Arbeiten zum Handels-, Gewerbe- und Landwirtschaftsrecht
Herausgegeben von Prof. Dr. Ernst Heymann, Berlin
Nr. 78

Nicht f. d. Austausch

Das Recht der Personenbeförderung

von

Dr. Hellmut Röbl

Marburg in Hessen
N. G. Elwert'sche Verlagsbuchhandlung, G. Braun
1938

J 47

Arbeiten zum Handels-, Gewerbe- und Landwirtschaftsrecht.

Herausgegeben von Professor Dr. **Ernst Heymann, Berlin.**

Die Sammlung will vom deutschrechtlichen Standpunkt aus das Sonderrecht des Handels, der Industrie und der Landwirtschaft einschließlich des Arbeiterrechts sowie des städtischen und ländlichen Siedlungsrechts pflegen, so daß sie das als **Wirtschaftsrecht** bezeichnete Gebiet umfaßt. Sie dient daher vorzugsweise Erörterungen über das Handels-, See- und Wechselrecht, das Gewerbe-, Arbeiter-, Gesinderecht, das Bergrecht, das Urheber- und Patentrecht, das Miets- und Siedlungsrecht sowie das den landwirtschaftlichen Interessen dienende Reichs- und besonders auch Landesprivatrecht, wie Forst-, Jagd-, Fischerei-, Wasserrecht, Nachbarrecht, Fideikommiß-, Bauerngüter- und Anerbenrecht 2c. Das Recht des Bürgerlichen Gesetzbuchs soll soweit herangezogen werden, als es für die hier behandelten Gebiete besondere Bedeutung hat. Der Erörterung der öffentlichrechtlichen Grenzgebiete neben privatrechtlichen Fragen, der rechtspolitischen Betrachtung neben positivrechtlicher Erörterung, der rechtshistorischen, wirtschaftlichen, rechtsphilosophischen und besonders auch rechtsvergleichenden Arbeit soll Raum gewährt sein. Doch muß das Ziel immer die Förderung der Erkenntnis des gegenwärtigen Rechtszustandes als eines Bestandteils unserer Gesamtkultur bleiben.

Die Sammlung möchte — gerade durch die Beschränkung auf einen begrenzten, aber wirtschaftlich und damit juristisch-praktisch bedeutsamen Stoffkreis — eine Lücke ausfüllen, indem sie Arbeiten vereinigt, die jetzt erfahrungsgemäß den Interessenten leicht entgehen. Vielleicht vermag sie damit an ihrem Teile auch die Bearbeitung dieses Stoffkreises zu fördern und dem nationalen Handel und Wandel zu dienen.

Manuskriptsendungen und Anfragen wolle man an Herrn Professor Dr. **E. Heymann, Berlin-Lichterfelde-Ost,** Wilhelmsplatz 2 richten.

D 11

Arbeiten
zum
Handels-, Gewerbe- und Landwirtschaftsrecht
Herausgegeben
von
Prof. Dr. Ernst Heymann, Berlin

Nr. 78

Das Recht der Personenbeförderung

von

Dr. Hellmut Köhl

Marburg in Hessen
N. G. Elwert'sche Verlagsbuchhandlung, G. Braun
1938

Das Recht der Personenbeförderung

von

Dr. Hellmut Röhl

Marburg in Hessen
N. G. Elwert'sche Verlagsbuchhandlung, G. Braun
1938

Vorwort.

Das Personenbeförderungsrecht ist in Gesetzgebung und Literatur stiefmütterlich behandelt; meist kommt es gegenüber dem Frachtrecht, dem Recht der Güterbeförderung, zu kurz. Diese Zurückstellung nimmt umsomehr wunder, als jedermann mit dem Personenbeförderungsrecht ständig in Berührung kommt, während das Frachtrecht nur für einzelne Bevölkerungskreise von Wichtigkeit ist.

Verständlich wird das geringe Interesse, das dem Personenbeförderungsrecht entgegengebracht wird, wenn man bedenkt, daß der Gesetzgeber in der Vernachlässigung dieses Gebiets vorangegangen ist. Soweit sich überhaupt gesetzliche Bestimmungen über die Personenbeförderung finden, sind sie weit verstreut; eine größere Rolle als das Gesetz selbst spielen die Beförderungsbedingungen der Verkehrsunternehmen. Eine einheitliche Regelung fehlt. Auch hier hat das Dritte Reich eingegriffen und sich zum Ziel gesetzt, ein einheitliches Reichsverkehrsrecht zu schaffen, das in mehreren Gesetzen die unmittelbar zusammengehörigen Verkehrszweige regelt. Dies sagt der Vorspruch zum Gesetz über die Beförderung von Personen zu Lande,[1]) das die Vereinheitlichung des Personenbeförderungsrechts um ein wesentliches Stück vorwärts getrieben hat. Zu diesem Ziel soll auch die vorliegende Arbeit ein kleines Stück beizutragen versuchen, indem sie die einzelnen Verkehrszweige schildert und vergleicht und ihre Uebereinstimmungen und Verschiedenheiten hervorhebt; es versteht sich, daß dabei auch auf die Frage der Notwendigkeit solcher Verschiedenheiten eingegangen werden wird. Eine solche Zusammenstellung sämtlicher Verkehrszweige fehlt in der neueren Zeit völlig, während an Arbeiten über einzelne Arten des Verkehrs und einzelne Gesetze kein Mangel ist. Die Arbeit hat es sich vor allem zum Ziel gesetzt, ausländisches Recht sowie die Beförderungsbedingungen der großen Verkehrsunternehmen in allen Verkehrsarten in weitestem Umfange heranzuziehen und ferner durch Zahlen und geschichtliche Ueberblicke ein Bild von der Bedeutung der einzelnen Zweige zu geben und die Arbeit damit möglichst lebensnah zu gestalten.

R. UNIV.
BIBLIOTHEEK
LEIDEN

1) Während der Drucklegung erscheint die Neufassung des Gesetzes vom 6. 12. 1937; sie wurde, soweit möglich, berücksichtigt.

Inhalt.

Seite

Vorwort III
Inhalt V
Abkürzungen IX
Literatur XI

Einleitung 1

1. Teil. Die Rechtsverhältnisse des Beförderers 3

A. Die Schienenbahnen 3

I. Die Reichsbahnen 3
1. Geschichte 3
2. Rechtsstellung der Deutschen Reichsbahn 8
3. Das Betriebsrecht und die Betriebspflicht der Deutschen Reichsbahn 10
4. Die Organisation der Deutschen Reichsbahn 13
5. Aufsicht des Reiches 16
6. Die Mitropa 18

II. Die Privatbahnen 20
1. Begriff der Privatbahn 20
2. Bedeutung der Privatbahnen 20
3. Rechtsquellen 20
4. Voraussetzungen der Privatbahnbegründung 21
5. Verfahren 22
6. Pflichten des Privatbahnunternehmers 23
7. Aufsicht 23
8. Tarife 23
9. Ende der Privatbahn 24

III. Die Kleinbahnen 26
1. Begriff der Kleinbahn 26
2. Bedeutung der Kleinbahnen 27
3. Rechtsquellen 27
Preußisches Kleinbahnrecht 28
4. Voraussetzungen der Kleinbahnbegründung 28
5. Verfahren 29
6. Pflichten des Kleinbahnunternehmers 30
7. Aufsicht 30
8. Tarife 30
9. Ende der Kleinbahn 30

IV. Die Straßenbahnen 32
1. Begriff der Straßenbahn 32
2. Bedeutung der Straßenbahnen 33
3. Voraussetzungen der Genehmigung 34
4. Verfahren 35
5. Pflichten des Straßenbahnunternehmers 36
6. Aufsicht 36
7. Tarife 37
8. Ende der Straßenbahn 37

Seite

B. Kraftfahrzeug- und Fuhrwerkverkehr 37

I. Die Deutsche Reichspost 38
1. Rechtsstellung und Organisation der DRP 38
2. Entwicklung der Postpersonenbeförderung 39
3. Die DRP in der Kraftfahrliniengesetzgebung 39
4. Das PBG 40
5. Aufsicht 41
6. Tarife 42

II. Die Deutsche Reichsbahn 42
1. Entwicklung des Reichsbahnkraftwagenverkehrs . . 42
2. Die Reichsbahn in der Kraftfahrliniengesetzgebung . . 44
3. Das PBG 44
4. Aufsicht und Tarife 45

III. Der Linienverkehr 45
1. Entwicklung der Kraftfahrliniengesetzgebung 45
2. Begriff des Linienverkehrs nach PBG 47
3. Bedeutung des Linienverkehrs 51
4. Voraussetzungen der Genehmigung 51
5. Verfahren der Genehmigung 53
6. Pflichten des Unternehmers 54
7. Aufsicht 55
8. Tarife 55
9. Ende der Linie 55

IV. Der Gelegenheitsverkehr 56
1. Entwicklung der Gesetzgebung über Gelegenheitsverkehr 56
2. Begriff und Einteilung des Gelegenheitsverkehrs . . . 57
a) Droschken 58
b) Ausflugswagen 58
c) Ueberlandwagen 59
d) Mietwagen 60
3. Voraussetzungen der Genehmigung 61
4. Verfahren der Genehmigung 62
5. Pflichten des Unternehmers 63
6. Aufsicht 63
7. Tarife 63
8. Ende des Gelegenheitsverkehrs 64

C. Luftverkehr 64

1. Die Reichsluftfahrtverwaltung 64
2. Rechtsquellen 66
3. Bedeutung des Luftverkehrs 66
4. Der Luftfahrtunternehmer 68
5. Das Luftfahrzeug 69
6. Der Luftfahrer 71
7. Der Fluglinienverkehr 71
a) Entwicklung des Fluglinienverkehrs 71
b) Die Deutsche Lufthansa 72
c) Andere Fluglinienunternehmen 72
d) Internationale Fluggemeinschaften; die IATA . . . 72
e) Der Luftschiffverkehr 73
f) Besondere Bestimmungen für Fluglinien 74

Seite

D. Schiffsverkehr 75

I. Die Seeschiffahrt 75

1. Begriff der Seeschiffahrt 75
2. Der Seebeförderer 75
3. Das Seeschiff 76
4. Die Schiffsbesatzung 77
   a) Kapitän und Schiffsoffiziere 78
   b) Schiffsmannschaft 78
5. Das Auswanderungsrecht 79

II. Die Binnenschiffahrt 80

1. Begriff der Binnenschiffahrt 80
2. Der Binnenschiffahrtsunternehmer 81
3. Das Binnenschiff 82
4. Die Schiffsbesatzung 82

2. Teil. Die Rechtsverhältnisse der beförderten Personen . . . 85

A. Die Schienenbahnen 85

1. Der Eisenbahnbeförderungsvertrag 85
2. Kontrahierungszwang 86
3. Vertragsschluß 87
4. Gepäck 88
5. Haftpflicht 90
   a) Vertragliche Ansprüche 90
   b) Ansprüche aus unerlaubter Handlung 91
   c) Gefährdungshaftung 91
      1. Gefährdungshaftung für Personenschäden . . . 92
      2. Gefährdungshaftung für Sachschäden 94
         aa) Reisegepäck 94
         bb) Handgepäck 95
         cc) Andere Sachschäden 95
   d) Freizeichnung 97
   e) Ausländische Haftpflichtbestimmungen 98
6. Schlaf- und Speisewagen 101
   a) Schlafwagen 101
      1. Haftung für Personenschäden 105
      2. Haftung für Sachschäden 106
      3. Freizeichnung 106
   b) Speisewagen 106

B. Kraftfahrzeug- und Fuhrwerkverkehr 107

I. Die Deutsche Reichspost 107

1. Das Postnutzungsverhältnis 107
2. Zustandekommen des Nutzungsverhältnisses 109
3. Gepäck 109
4. Haftung 110
   a) Haftung nach BGB 110
   b) Haftung nach Postgesetz 110
   c) Unfallversicherung 111
   d) Reform der Posthaftpflicht 112

Seite

II. Kraftfahrzeug- und Fuhrwerkverkehr außer DRP . . . 112
1. Der Beförderungsvertrag bei Kraftfahrzeug und Fuhrwerk 112
2. Kontrahierungszwang 113
3. Vertragschluß 114
4. Gepäck 114
5. Haftpflicht 115
a) Gegenwärtiger Rechtszustand 115
b) Reform der Haftung 117
c) Freizeichnung 118
d) Ausländische Haftpflichtbestimmungen 118

C. Luftverkehr 121
1. Der Luftbeförderungsvertrag 121
2. Kontrahierungszwang 121
3. Vertragsschluß 122
4. Gepäck 123
5. Haftpflicht 124
a) Haftpflicht nach LVG 124
1. Darstellung der Haftung 124
2. Freizeichnung 125
b) Das Warschauer Abkommen und die Beförderungsbedingungen der IATA 128
1. Das Warschauer Abkommen 128
2. Die Beförderungsbedingungen der IATA . . . 132
c) Reform der Haftpflicht 133
d) Ausländische Haftpflichtbestimmungen 135

D. Schiffsverkehr 137
I. Seeschiffahrt 137
1. Der Seebeförderungsvertrag 137
2. Kontrahierungszwang 138
3. Vertragsschluß 139
4. Gepäck 140
5. Haftung 140
a) Haftung für Personenschäden 140
b) Haftung für Sachschäden 141
c) Freizeichnung 143
d) Reform des Seehaftungsrechts 146
e) Ausländische Haftpflichtbestimmungen 147

II. Binnenschiffahrt 148
1. Der Beförderungsvertrag in der Binnenschiffahrt . . 148
2. Kontrahierungszwang und Vertragsschluß 148
3. Gepäck 148
4. Haftung 149
a) Haftung für Personenschäden 149
b) Haftung für Sachschäden 149
c) Freizeichnung 149

Sachverzeichnis 151

Abkürzungen.

AG, Ausführungsgesetz.
ArchEW, Archiv für Eisenbahnwesen.
ArchLR, Archiv für Luftrecht.
AusfAnw, Ausführungsanweisung.
AusfBest, Ausführungsbestimmungen.
AuswG, Reichsgesetz über das Auswanderungswesen.
AVO, Ausführungsverordnung.
Bek, Bekanntmachung.
BGBl, Bundesgesetzblatt.
BinnschG, Gesetz über die privatrechtlichen Verhältnisse der Binnenschiffahrt.
DAR, Deutsches Autorecht.
DJ, Deutsche Justiz.
DJZ, Deutsche Juristenzeitung.
DLH, Deutsche Lufthansa.
DRG, Deutsche Reichsbahngesellschaft.
DRP, Deutsche Reichspost.
DVO, Durchführungsverordnung.
DWZ, Deutsche Wirtschaftszeitung.
DZR, Deutsche Zeppelin-Reederei.
EE, Eisenbahn- und verkehrsrechtliche Entscheidungen und Abhandlungen, begründet von Eger.
EG, Einführungsgesetz.
Erl, Erlaß.
EVO, Eisenbahnverkehrsordnung.
FGG, Gesetz über die Angelegenheiten der freiwilligen Gerichtsbarkeit.
G, Gesetz.
GBl, Gesetzblatt.
GewO, Gewerbeordnung.
GS, Gesetzsammlung.
GVBl, Gesetz- und Verordnungsblatt.
HansGZ, Hanseatische Gerichtszeitung.
HansRGZ, Hanseatische Rechts- und Gerichtszeitschrift.
HGB, Handelsgesetzbuch.
HMBl, Ministerialblatt der Handelsverwaltung.
IATA, International Air Traffic Association.
ISG, Internationale Schlafwagen- und Große Europäische Expreßzuggesellschaft.
JW, Juristische Wochenschrift.
KFG, Gesetz über den Verkehr mit Kraftfahrzeugen.
KG, Kammergericht.
Klb, Kleinbahn.
LVG, Luftverkehrsgesetz.
LVO, Verordnung über Luftverkehr.
LZ, Leipziger Zeitschrift für deutsches Recht.
MBliV, Ministerialblatt für die gesamte innere Verwaltung.
MecklZ, Mecklenburgische Zeitschrift für Rechtspflege, Rechtswissenschaft, Verwaltung.

NfL, Nachrichten für Luftfahrer.
OVG, Oberverwaltungsgericht.
PABl, Amtsblatt des Reichspostministeriums.
PBG, Gesetz über die Beförderung von Personen zu Lande.
PG, Gesetz über das Postwesen des Deutschen Reiches.
PO, Postordnung.
Pr, Preußen.
RAG, Reichsarbeitsgericht.
RArbBl, Reichsarbeitsblatt.
RBDir, Reichsbahndirektion.
RBG, Reichsbahngesetz.
RdK, Recht des Kraftfahrers.
RegBl, Regierungsblatt.
RFH, Reichsfinanzhof.
RGBl, Reichsgesetzblatt.
RGR, Reichsgerichtsräte-Kommentar.
RGSt, Reichsgerichtsentscheidungen in Strafsachen.
RGZ, Reichsgerichtsentscheidungen in Zivilsachen.
RHG, Reichshaftpflichtgesetz.
RMBl, Reichsministerialblatt.
RMdI, Reichsminister(ium) des Innern.
RMdL, Reichsminister(ium) der Luftfahrt.
RPDir, Reichspostdirektion.
RPM, Reichspostminster(ium).
RReg, Reichsregierung.
RV, Reichsverfassung.
RVBl, Reichsverkehrsblatt.
RVM, (RuPrVM), Reichs (- und Preußischer) Verkehrsminister(ium).
RVO, Reichsversicherungsordnung.
StGH, Staatsgerichtshof.
Strb, Straßenbahn.
VAE, Verkehrsrechtliche Abhandlungen und Entscheidungen.
VB, Völkischer Beobachter.
VO, Verordnung.
VR, Verkehrsrechtliche Rundschau.
VT, Verkehrstechnik.
VTW, Verkehrstechnische Woche.
WA, Warschauer Abkommen.
WarnR, Warneyer, Rechtsprechung des Reichsgerichts.
WRV, Weimarer Reichsverfassung.
ZADR, Zeitschrift der Akademie für Deutsches Recht.
ZLR, Zeitschrift für das gesamte Luftrecht.
ZVMEV, Zeitung des Vereins Mitteleuropäischer Eisenbahnverwaltungen.

Literatur.

Aschenborn-Schneider: Das G über das Postwesen des Deutschen Reiches, 2. Aufl., 1928.

Bahn: Zur Frage der Schaffung einheitlicher Haftpflichtbestimmungen, VAE 1, 182.

Beermann: Die Eingliederung der Luftfahrt in das deutsche Verkehrswesen, 1933 (Göttinger Diss. von 1926).

Bley: Deutsche Lufthansa AG., 1932.

Blume: Recht des deutschen Verkehrswesens (Verkehrsrecht), in Holtzendorff-Kohlers Enzyklopädie der Rechtswissenschaft, 4. Band, 7., der Neubearbeitung 2. Aufl., 1914, S. 365 ff.

Borchard-Fulst: Seeverkehrsrecht, 1928.

Bormann: Die aus der Personenbeförderung durch die Posten zwischen dem Reisenden und der Postverwaltung sich ergebenden Rechtsverhältnisse, Leipzig, Diss. 1909.

Brauchitsch: Verwaltungsgesetze für Preußen, 5. Bd., 21. Aufl., 1928.

Burose: Rechtsverhältnisse im Speisewagen, Marburger Diss., 1933.

Busse: Luftrecht, 1928.

Carl: Straßenverkehrs- und Verkehrshaftpflichtrecht (Uebersicht über Schrifttum und Rechtsprechung für die Zeit vom 15. 1. 1936 bis 31. 3. 1937). 1937.

Caspers: Internationales Privatrecht der Lufttransporte, Berliner Diss. 1930.

Charmatz: Zur Haftpflicht der Eisenbahnen für Körperverletzungen und Tötungen nach dem Entwurfe des Eisenbahngesetzes, Prager juristische Zeitschrift 1937, Sp. 71.

Danielcik: Die Personen- und Güterbeförderung zur Luft nach dem WA, VR 1937, 77, 121, 151.

Denkschrift zum 1. (Warschauer) Luftprivatrechtsübereinkommen, Amtliche Sonderveröffentlichung der Deutschen Justiz Nr. 1, veröffentlicht vom RMdJ (1933), S. 26 ff.

Döring: Die Enthaftungsklausel im Luftverkehr, ZLR 1, 209.

—,— Das Reichsgericht zur Enthaftungsklausel im Luftverkehr, ZLR 1, 292.

—,— Die Neugestaltung des Luftbeförderungsvertrages, ArchLR 1932, 1.

—,— Revision des Warschauer Abkommens, ArchLR 1935, 1.

Domine: Grenzen der Freizeichnung im Seerecht, Hamburger Diss. 1934.

Dorpmüller: Fortentwicklung des Eisenbahnrechts, ZADR 1935, 151.

—,— Die nicht reichseigenen Schienenbahnen Deutschlands und die Reichsbahn, ZADR 1936, 892.

—,— Die deutsche Verfassung der Reichsbahn, ZADR 1937, 161.

Eger: Das Reichshaftpflichtgesetz, 7. Aufl., 1912.

Eggert: Die Haftung für Personen- und Sachschaden in Schlafwagen, Erlanger Diss. 1936.

Eltz-Rübenach: Der Staatsbahngedanke im Eisenbahnrecht, ZADR 1936, 845.

—,— Ansprache auf der verkehrswissenschaftlichen Tagung 1936, VTW 1936, 234.

Enneccerus-Lehmann: Recht der Schuldverhältnisse, 11. Bearb., 1930.

Fessler: Die deutschen Schiffahrtslinien, Süddeutsche Monatshefte 1934/35, 608.
—,— Die Handelsseeschiffahrt und das öffentliche Recht, VAE 1, 161.
Fischer: Probleme der Verkehrsgerichtsbarkeit, DR 1937, 438.
Fritsch: Das deutsche Eisenbahnrecht, 1927.
—,— Handbuch der Eisenbahngesetzgebung, 3. Aufl. 1930.
Geschäftsbericht der Deutschen Reichsbahngesellschaft über das 11. Geschäftsjahr 1935, 1936.
Geschäftsbericht der Deutschen Reichsbahn über das 12. Geschäftsjahr der Deutschen Reichsbahngesellschaft 1936, 1937.
Gierke: Handelsrecht und Schiffahrtsrecht, 4. Aufl. 1933.
Glöggler: Die verwaltungsrechtliche Stellung des Straßenbahnunternehmers, Diss. 1936.
Goedhuis: La Convention de Varsovie, Leidener Diss. 1933.
Goltermann: Haftbarkeiten und Entlastungseinwendungen im Verkehrsrecht, VAE 3, 1.
Grapengeter: Der Ueberfahrtsvertrag des deutschen Seerechts, Haller Diss. 1917.
Gülde: Das neue Recht des gewerblichen Landverkehrs, 1936.
—,— Juden in der Wirtschaft, Deutsches Recht 1937, 356.
Gumprecht: Die rechtliche Natur des Gepäckscheins, EE 23, 309, 413.
Hein: Ueberlandverkehr mit Kraftfahrzeugen, 1932.
—,— Gesetz über die Beförderung von Personen zu Lande, 1935.
—,— Die Neuordnung des Kraftverkehrswirtschaftsrechts, ZADR 1935, 808.
Hein-Krüger: Kleinbahngesetz, 2 Bände, 1929.
Heinsheimer u. a.: Die Zivilgesetze der Gegenwart, Band 1, Frankreich, 1932.
Heinrich: Die Wettbewerber der Reichsbahn, 2. Aufl. 1930.
Hellmuth: Das Rechtsverhältnis zwischen der Deutschen Reichspost und den Benutzern ihrer Verkehrseinrichtungen, LZ 1930, 801.
Helmecke: Die Personenbeförderung durch die deutschen Posten, Haller phil. Diss. 1913.
Herrmann: Uebergangsfragen zum PBG, VAE 1, 245.
Heucke: Reichshaftpflichtgesetz, 2. Aufl. 1937.
—,— Zur Gültigkeit des § 7 a Reichshaftpflichtgesetz, EE 44, 137.
Heymann: Handelsrecht, Bd. II, Gruppe 2, Beitrag 35 der Verwaltungsakademie, 1936.
—,— Ueberblick über das englische Privatrecht, in Holtzendorff-Kohlers Enzyklopädie der Rechtswissenschaft, 2. Bd., 7., der Neubearbtg. 2. Aufl., 1914.
—,— Artikel „Englisches Recht" im Handwörterbuch der Rechtswissenschaft, 2. Bd., 1927, S. 249 ff.
—,— Die Reichsbahnkreuzung, Gruchots Beiträge N. F. 7. Jgg. 1929, S. 1.
Hillebrand: Die Aufsichtsrechte des Deutschen Reiches über die Deutsche Reichsbahngesellschaft, Kölner Diss. 1934.
Hundert Jahre deutsche Eisenbahnen, herausgegeben von der Deutschen Reichsbahn, 1935.
Innerlohner: Das neue Schweizer Automobilgesetz, DAR 1933, 2.
Jannott: Kraftfahrzeughaftpflicht-Recht und -Versicherung im In- und Ausland, 1937.
Jenks: The Book of English Law, 3rd Ed., London 1932.
Julier: Inwieweit haben neue Gesetze, Vorschriften und Urteile die Auslegung und Anwendung des PBG beeinflußt? VR 1937, 238.
Kaiser: Der Personenbeförderungsvertrag im Luftrecht, Erlanger Diss. 1936.
Kan: Privatrechtliche Regelung des Lufttransportrechts in Holland, Arch LR 1937, 177.

Kittel: Eisenbahn und Staat in Deutschland, ArchEW 1936, 709.
—,— Die Grundgedanken der neuen Reichsbahngesetzgebung, ArchEW 1937, 257.
—,— Der Neuaufbau der Deutschen Reichsbahn nach dem Gesetz vom 10. Februar 1937, ZVMEV 1937, 355.
Kittel-Friebe-Hay: Die Eisenbahnverkehrsordnung, 3. Aufl. 1932.
Kleinmann: Stellung und Aufgabe der Reichsbahn im nationalsozialistischen Staat, Reichsbahn 1936, 999.
Kluge: Staatsrechtliche Wandlungen der Deutschen Reichsbahn, DJ 1937, 770.
Köhler: Die Nebenbetriebe der Deutschen Reichsbahngesellschaft auf dem Gebiet des Personenverkehrs, ArchEW 1926, 1041, 1253.
Koenig: Zur Rechtserneuerung auf dem Gebiet des Binnenschiffahrtsrechts, Deutsche Verwaltung 1937, 15.
Koffka-Bodenstein-Koffka: Luftverkehrsgesetz und Warschauer Abkommen, 1937.
Kremeier: Einheit des Eisenbahnverkehrs! VR 1937, 1, 330.
Kruchen: Zur Rechtsstellung der Deutschen Reichsbahn nach der neuen Reichsbahngesetzgebung, VAE 3, 141.
Kunitz: Die rechtlichen Beziehungen zwischen der Mitropa und der Deutschen Reichsbahngesellschaft, Leipz. Diss. 1933.
Landmann: Kommentar zur Gewerbeordnung, 8. Aufl. 1928.
Lindenmaier: Das Gesetz zur Aenderung von Vorschriften des HGB über Seefrachtrecht, ZADR 1937, 530.
List: Grundsätzliches zur früheren und jetzigen Rechtsnatur der Reichseisenbahn, VR 1937, 169.
Mayer: Die neue Reichsbahnverfassung, Deutsche Verwaltungsblätter 1937, 249.
Meyer: Das Problem der Haftung des Halters von Luftfahrzeugen aus dem Beförderungsvertrage, JW 1928, 2310.
Mittelstein: Das Binnenschiffahrtsrecht, in Ehrenbergs Handbuch des gesamten Handelsrechts, VII. Bd., 1. Abtlg.
Mosse-Heymann: Handelsgesetzbuch, 17. Aufl. 1926.
Müller: Straßenverkehrsrecht, 10. Aufl. 1935.
Müller, Richard: Die Vereinheitlichung der Verkehrshaftpflicht, Gießener Diss. 1934.
Münster: Die Haftung für Luftverkehrsschaden, DJZ 1936, 286.
Niessen: Zur Frage der erweiterten Sachschadenhaftung im deutschen Eisenbahnrecht, JW 1934, 2322.
Niggl: Deutsches Postrecht, 2. Aufl. 1931.
Oertmann: BGB, 2. Buch, 2. Abtlg., 5. Aufl. 1929.
Oppikofer: III. Internationale Luftprivatrechtskonferenz Rom Mai 1933, ArchLR 1933, 211.
—,— Zur neuern Entwicklung des Luftrechts, ZADR 1935, 815.
Petersen: Das Gesetz über die Beförderung von Personen zu Lande, EE 57, 367.
—,— Gelegenheitsverkehr, VAE 1, 17.
Pfundtner-Neubert: Das neue deutsche Reichsrecht.
Pirath: Der Luftverkehr, VTW 1936, 230.
Planck: Kommentar zum BGB, 4. Aufl. 1928.
Plog: Der Luftbeförderungsvertrag im deutschen und im internationalen Recht, Erlanger Diss. 1935.
Prölss: Gültigkeit und außervertragliche Wirkung von Freizeichnungen im Seerecht, HansRGZ 1932 A, Sp. 143.
Reichsgerichtsräte, Das BGB, 6. Aufl. 1928.
Reindl: Die Haftpflicht der Schlafwagengesellschaften, EE 18, 367.

von Renesse: Zur Entwicklung der Personenschiffahrt auf dem Rhein, ZVMEV 1936, 547.
Richter: Die rechtlichen Grundlagen des deutschen Kraftpostwesens, Leipz. Diss. 1933.
von Rieben: Die Haftung des Luftfrachtführers nach dem WA, Diss. 1937.
Riese: Das Warschauer Uebereinkommen zur Vereinheitlichung gewisser Regeln über die internationale Luftbeförderung, JW 1929, 3440.
—,— Besprechung von Goedhuis, La Convention de Varsovie, ArchLR 1934, 45.
Röhm: Die Haftung und deren vertragliche Ausschließung — Freizeichnung — im deutschen Luftverkehr, 1934.
Römer: Verschiedenartige Haftung nach Verkehrsrecht, ZADR 1937, 306.
Roesener: Der Kraftwagenlinienverkehr der Reichsbahn auf den Reichsautobahnen, DWZ 1936, 386.
Ruge: Schlafwagenrecht, 1930.
Rundnagel: Beförderungsgeschäfte, in Ehrenbergs Handbuch des gesamten Handelsrechts, V. Bd., 7. Kap., 1915.
Sarter-Kittel: Die Deutsche Reichsbahngesellschaft, 3. Aufl. 1931.
Schack: Die Reichsluftfahrtverwaltung, Staats- und Selbstverwaltung 1937, 72.
Schaps-Mittelstein-Sebba: Das deutsche Seerecht, 1. Bd., 2. Aufl. 1921.
Schiller: Die Ordnung des Gelegenheitsverkehrs mit Kraftfahrzeugen, DWZ 1936, 238.
Schleicher: Luftverkehrsgesetz mit Nebenbestimmungen, 1933 (2. Aufl. des Bredow-Müllerschen Kommentars).
—,— -Reymann: Recht der Luftfahrt, Kommentar zur deutschen Luftfahrtgesetzgebung, 2. Aufl. des Schleicherschen Kommentars, 1937.
—,— Das Luftrecht im Dritten Reich, ArchLR 1934, 1.
Scholz: Das Post-, Telegraphen- und Fernsprechrecht, in Ehrenbergs Handbuch des gesamten Handelsrechts, V. Bd., 2. Teil, 1915.
Schreiber: Der Entwurf eines internationalen Abkommens über die Haftung des Unternehmers bei internationalen Lufttransporten, ZLR 1, 22.
Schreiber, E.: Die Organisation der Binnenschiffahrt, Zeitschrift für Binnenschiffahrt 1937, 75.
Schulz: Einige Fragen aus dem Personenbeförderungsrecht, ZVMEV 1936, 531.
Schwede: Haftpflicht für Unfälle im Schlafwagen nach den Grundsätzen der Gastwirtshaftung, Leipz. Diss. 1912.
Sebba: Das öffentliche Seerecht, 1932.
Senckpiehl: Das Eisenbahntransportgeschäft, 1909.
Sigl: Das neue österreichische Kraftfahrgesetz, VR 1937, 159, 249.
Staudinger: Kommentar zum BGB, 9. Aufl. 1929.
Stephen's Commentaries on the Laws of England, 19th Edition, 1928, Volume III.
Stevens' Elements of Mercantile Law, 9th Edition, 1934.
Stübing: Der deutsche Kraftwagenpostpersonenverkehr in seinem rechtlichen Aufbau, Jenaer Diss. 1931.
Studt: Die Eigenwirtschaftlichkeit des Luftverkehrs, Rhein-Mainische Wirtschaftszeitung 1936, 440.
Teichmüller: Zur Neufassung des Luftverkehrsgesetzes der UdSSR im Jahre 1933, Zeitschrift für Osteuropäisches Recht, N. F. 2. Jgg., 365.
Teubert: Die nebenbahnähnlichen Kleinbahnen im Deutschen Reiche im Jahre 1933, ArchEW 1936, 345.
—,— Die Straßenbahnen und Bahnen besonderer Bauart im Deutschen Reiche im Jahre 1933, ArchEW 1936, 513.

Tissot: De la Responsabilité en matière de Navigation aérienne, Paris 1925.
Treibe: Neuzeitliche Eisenbahnverkehrsfragen im Personen- und Güterverkehr, Reichsbahn 1936, 495.
Trendel: Entwicklung des deutschen Kraftverkehrsrechts, ZADR 1935, 159.
—,— Die Eingliederung des Kraftfahrers in die Verkehrsgemeinschaft, Jahrbuch der Akademie für Deutsches Recht 1936, 186.
Ullrich: Die Pflichtversicherung für Kraftfahrzeughalter, Neumanns Zeitschrift für Versicherungswesen 1937, 249.
Vasiliu: La Portée de la Responsabilité Contractuelle dans le Transport de Voyageurs, Paris 1925.
Vogels: Verkehrsrecht, in Jahrbuch des Deutschen Rechts 1937 (Uebersicht der Literatur und Rechtspr.).
Wanner: Die neue bundesrechtliche Ordnung des Automobiltransports in der Schweiz, ZVMEV 1937, 584.
Wegerdt: Luftrecht, ein Leitfaden, 1936.
—,— Deutsche Luftfahrtgesetzgebung, 3. Aufl. 1936.
—,— Die Rechtsstellung der Luftverkehrsgesellschaften, ArchLR 1931, 233.
—,— Das Luftverkehrsgesetz und die Verordnung über Luftverkehr vom 21. 8. 1936, ArchLR 1936, 157.
Wehrspan: Die privaten Bahnen in der deutschen Verkehrseinheit, VTW 1936, 627.
Weigelt: Der Aufbau der Reichsluftfahrtverwaltung, VR 1937, 33.
—,— Haftet der Staat für Unfälle im gewerblichen Kraftfahrzeugverkehr? Reichsverwaltungsblatt 1937, 495.
Weimar: Die Rechtsgültigkeit der Freizeichnungsklausel in den Tarifen der Straßenbahn, VR 1936, 103.
Wiebe: Das deutsche Auswanderungsrecht, Gött. Diss. 1933.
Wilke: Der Unterschied in der Haftung der wichtigsten Verkehrsmittel, Jenaer Diss. 1933.
Wille: Die zusammenfassende Neuregelung der Haftpflichtgrundsätze auf dem 35. Deutschen Juristentag, JW 1928, 3155.
Wilmowsky: Die Bedeutung der Kleinbahnen im deutschen Verkehrswesen, VTW 1936, 221.
Wimmer: Haftpflichtschäden nach § 19 Luftverkehrsgesetz in der Praxis, ArchLR 1933, 76.
Wronsky: Die Entwicklung der deutschen Handelsluftfahrt, Rhein-Mainische Wirtschaftszeitung 1936, 436.
Wüstendörfer: Das Warschauer Luftprivatrechtsübereinkommen, DJZ 1930, 939.
Wussow: Die Haftpflicht der Straßenbahnen, 2. Aufl. 1905.
—,— Das Unfallrecht, 1936.

Zeitschriften und Sammelwerke:

Amtsblatt der Reichspostministeriums.
Archiv für Eisenbahnwesen.
Archiv für Luftrecht, Vierteljahresschrift des Instituts für Luftrecht.
Deutsches Autorecht.
Deutsche Juristenzeitung.
Deutsche Justiz.
Deutscher Reichsanzeiger.
Deutsches Recht, Zentralorgan des Nationalsozialistischen Rechtswahrerbundes.
Deutsche Verwaltung.
Deutsche Verwaltungsblätter (Blätter für administrative Praxis).
Deutsche Wirtschaftszeitung, Leipzig, Quelle und Meyer.

Eisenbahn- und verkehrsrechtliche Entscheidungen und Abhandlungen, begründet von Eger.
Hanseatische Gerichtszeitung.
Hanseatische Rechts- und Gerichtszeitschrift, Teil A und B.
Jahrbuch der Akademie für Deutsches Recht.
Jahrbuch des Deutschen Rechts.
Juristische Wochenschrift.
Leipziger Zeitschrift für deutsches Recht.
Mecklenburgische Zeitschrift für Rechtspflege, Rechtswissenschaft, Verwaltung.
Ministerialblatt für die gesamte innere Verwaltung, herausgegeben im MdI.
Ministerialblatt der Handelsverwaltung, herausgegeben im Pr. Ministerium für Handel und Gewerbe.
Nachrichten für Luftfahrer, herausgegeben im Reichsministerium der Luftfahrt.
Neumanns Zeitschrift für Versicherungswesen.
Prager Archiv für Gesetzgebung und Rechtssprechung.
Recht des Kraftfahrers, Berlin, Heymann.
Reichsbahn, Die, Amtliches Nachrichtenblatt der Deutschen Reichsbahn.
Reichsgerichtsentscheidungen in Strafsachen.
Reichsgerichtsentscheidungen in Zivilsachen.
Reichsministerialblatt, herausgegeben im Reichsministerium des Innern.
Reichsverkehrsblatt, Teil A und B, herausgegeben im Reichsverkehrsministerium.
Reichsverwaltungsblatt.
Rhein-Mainische Wirtschaftszeitung.
Staats- und Selbstverwaltung.
Verkehrsrechtliche Abhandlungen und Entscheidungen.
Verkehrsrechtliche Rundschau.
Verkehrstechnische Woche.
Verkehrstechnik, Zentralblatt für das gesamte Verkehrswesen.
Warneyer, Jahrbuch der Entscheidungen.
Warneyer, Rechtsprechung des Reichsgerichts.
Zeitschrift der Akademie für Deutsches Recht.
Zeitschrift für Binnenschiffahrt.
Zeitschrift für das gesamte Luftrecht.
Zeitschrift für Osteuropäisches Recht.
Zeitung des Vereins Mitteleuropäischer Eisenbahnverwaltungen.

Einleitung.

Dem Begriff der Beförderung ist die Beteiligung mindestens zweier Personen wesentlich; denn befördern heißt „einen anderen befördern". Zur Beförderung gehören zwei: der Beförderer und der Beförderte. Daher scheiden die Arten der Fortbewegung aus dem Begriff der Beförderung aus, bei denen man sich selbst bewegt, z. B. das Radfahren, das Fahren im eigenen Kraftwagen, das Reiten auf einem gemieteten Pferde.

Da die an der Beförderung Beteiligten, nämlich der Beförderer in bezug auf seine Tätigkeit und der Beförderte in bezug auf deren Inanspruchnahme, wesentlich verschiedenen Rechtsnormen unterliegen, ist es gerechtfertigt, das Personenbeförderungsrecht in zwei Abschnitte zu teilen: den Teil, der die Rechtsverhältnisse des Beförderers, des Unternehmers behandelt; er wird vor allem öffentliches Recht enthalten, nämlich die Normen, die die Zulassung zum Betrieb, die Organisation der großen Verkehrsunternehmen, das Verhältnis zur Behörde usw. regeln. Und 2. den Teil, der die Rechtsverhältnisse der beförderten Personen regelt: hierher gehört das Zustandekommen und der Inhalt des Beförderungsvertrages; besonders wichtige Fragen dieses Abschnittes sind die des Rechts auf Beförderung (Kontrahierungszwang) und die der Ansprüche bei Unfällen (Haftpflicht). In diesem zweiten Teil finden wir vor allem Privatrecht; doch unterliegt insbesondere das Verhältnis der Post zu ihren Benutzern nicht dem Privat-, sondern dem öffentlichen Recht.

Das Personenbeförderungsrecht ist ein Beispiel dafür, daß eine klare Scheidung zwischen öffentlichem und privatem Recht in unserer Rechtsordnung nicht möglich ist. In kaum einer andern Materie überschneiden und durchdringen sich öffentliches und privates Recht so wie hier. Daher ist auch, wie überhaupt im Handelsrecht, eine Auseinanderreißung beider Rechtsgebiete von Anfang an vermieden worden.[1]) Im übrigen ist festzustellen, daß das öffentliche Recht im Vordringen ist. In steigendem Maße gehen die neuen gesetzlichen Regelungen von der Erkenntnis aus, daß die Beförderung von Personen eine öffentliche Aufgabe ist und die Stellung des Personenbeförderers öffentlichrechtlich bestimmt sein muß.

---

1) Heymann, Handelsrecht, S. 2.

1. Teil.

Die Rechtsverhältnisse des Beförderers.

A. Die Schienenbahnen.

Die öffentlichen Schienenbahnen teilen wir ein in Bahnen des allgemeinen Verkehrs und Bahnen des nicht allgemeinen Verkehrs, d. h. Bahnen von vorwiegend örtlicher Bedeutung.[2]) Die Bahnen des allgemeinen Verkehrs, auch „Großbahnen" genannt, gehören zum großen Teil dem Reich und werden von der **Deutschen Reichsbahn** betrieben (I). Die Bahnen des allgemeinen Verkehrs, die nicht Reichsbahnen sind, heißen **Privateisenbahnen** (II). Eine andere Einteilung der Bahnen des allgemeinen Verkehrs, nicht nach dem Eigentümer, sondern nach der Verkehrsbedeutung, ist die in Haupt- und Nebenbahnen; diese Unterscheidung ist nur von bau- und betriebstechnischer Bedeutung.

Die Bahnen des nicht allgemeinen Verkehrs werden eingeteilt in nebenbahnähnliche Kleinbahnen (III) und Straßenbahnen (IV). Die **nebenbahnähnlichen Kleinbahnen** ähneln den Bahnen des allgemeinen Verkehrs; der Unterschied ist nur ein gradueller. Eine besondere Regelung, wie sie z. B. für die preußischen Kleinbahnen im pr. KlbG von 1892 besteht, ist heute nicht mehr gerechtfertigt; deshalb soll das künftige Reichs-Privateisenbahngesetz Privatbahnen und nebenbahnähnliche Kleinbahnen in einer einheitlichen Regelung zusammenfassen. Eine besondere Regelung der **Straßenbahnen** ist jedoch erforderlich, da sie sich wesensmäßig von den anderen Schienenbahnen unterscheiden: sie dienen grundsätzlich dem innerörtlichen Personenverkehr. In Erkenntnis dieses Charakters der Strb hat der Gesetzgeber sie jetzt aus der landesrechtlichen Klbgesetzgebung (sie unterstanden in Pr dem KlbG von 1892) herausgenommen und sie zusammen mit den andern Straßenverkehrsmitteln dem PBG von 1934[3]) unterstellt.

I. Die Reichsbahnen.

1. Geschichte.

Schon bald nach den ersten Anfängen der Eisenbahnen in Deutschland begannen verschiedene Staaten, den Bau von Staatsbahnen in die Hand zu nehmen. Den Anfang machte Braunschweig,

2) Vgl. Heymann, Handelsrecht, S. 108.
3) Jetzt gültig in der Fassung des Aenderungsgesetzes vom 6. 12. 1937, RGBl I 1319.

das bereits 1838 die Bahn Braunschweig-Wolfenbüttel als Staatsbahn erbaute. Bald folgten Württemberg, Oldenburg, Baden und Bayern. Der preußische Staat entschloß sich erst 1849 zum Bau staatlicher Bahnen, ließ jedoch bald wieder den privaten Unternehmern die Vorhand. Neuen Aufschwung erhielt die preußische Staatsbahnpolitik erst nach der Reichsgründung durch Bismarck, der sich in der Mitte der 70er Jahre vergeblich um die Schaffung von Reichseisenbahnen bemüht hatte: er hatte 1873 zur Ausübung der Eisenbahnaufsicht, die die RV von 1871 dem Reich eingeräumt hatte, das Reichseisenbahnamt geschaffen; es sollte zugleich die Verreichlichung der Eisenbahnen vorbereiten.[4]) Bismarcks Plan, sämtliche Privat- und Staatsbahnen der deutschen Länder für das Reich zu erwerben, scheiterte jedoch am Widerstand der süddeutschen Länder, die bereits damals ein umfangreiches Staatsbahnnetz besaßen, von dem sie sich nicht trennen mochten. Die Folge war, daß Bismarck die Verstaatlichung in Preußen in großem Maßstabe in Angriff nahm. Sie wurde durchgeführt durch den Minister v. Maybach und erreichte ihren Abschluß im Jahre 1895, nachdem 95% der Eisenbahnen in Pr Staatsbahnen waren. Die Verstaatlichung geschah ausnahmslos im Wege gütlicher Vereinbarung; der Staat tauschte den Aktionären ihre Aktien in Staatsschuldverschreibungen um. Die Staatsbahnen waren den allgemeinen Staatsfinanzen eingegliedert; die Spitze der Verwaltung war der Minister der öffentlichen Arbeiten, dem 1879 auch die Reichseisenbahnen in Elsaß-Lothringen unterstellt wurden. 1896 schuf Pr durch Staatsvertrag mit Hessen die „Preußisch-Hessischen Staatseisenbahnen".

Aehnlich wie in Pr war die Entwicklung in den andern Ländern; nachdem der Krieg 1870/71 die Leistungsfähigkeit der Eisenbahnen erwiesen hatte, ging man überall daran, sie zu verstaatlichen. In Sachsen wurde die Verstaatlichung sogar hundertprozentig durchgeführt, sodaß es dort seit 1895 keine Privatbahnen mehr gibt.

Die Konkurrenz zwischen den einzelnen Staatsbahnen nahm die Formen des berüchtigten „Eisenbahnkrieges"[5]) an; es herrschte Streit auf dem Gebiete der Tarife, der Fahrpläne; nicht einmal eine Vereinheitlichung der Personenwagen konnte erreicht werden. Auf den gemeinschaftlich verwalteten „Grenzbahnhöfen", die scharf zwischen den beteiligten Verwaltungen aufgeteilt waren, fand in der Regel Lokomotivwechsel statt. In Hof hielten die Schnellzüge München-Berlin bis in den Krieg hinein innerhalb desselben Bahnhofs zweimal: auf dem bayrischen und auf dem sächsischen Bahn-

---

4) Das Reichseisenbahnamt bestand bis zur Schaffung der Reichseisenbahnen 1920.

5) Kittel, ArchEW 1936, 720.

steig.[6]) Eine besonders traurige Berühmtheit erlangten die Bahnhofsverhältnisse in Leipzig, von denen Kittel sagt:[7]) „Daß . . . der gesamte Durchgangsverkehr von Dresden nach Thüringen und weiter auf 1 oder 2 Kurswagen täglich angewiesen war, die in Leipzig vom Dresdener Bahnhof nach dem Magdeburg-Thüringer Bahnhof über die Straße und über zwei Drehscheiben von Hand verschoben wurden, und daß dies der Zustand zu Beginn des Weltkrieges war, das will man heute doch kaum mehr glauben."

Im Weltkrieg erwies sich am deutlichsten die Notwendigkeit der Schaffung von Reichseisenbahnen. So wie der Krieg 1870/71 die Zeit für die große Verstaatlichungsaktion reif gemacht hatte, so wurde die Verreichlichung der Länderbahnen im Weltkriege durch die Ende 1916 notwendig gewordene einheitliche Kriegs-Betriebsleitung aller deutschen Bahnen vorbereitet. Der Weltkrieg hatte die Finanzen der Länderbahnen zerrüttet und ihre Betriebsmittel heruntergewirtschaftet; der noch brauchbare Fuhrpark wurde durch Auslieferungen auf Grund der Waffenstillstandsbedingungen und des Versailler Diktats weiter geschwächt. So waren die Länder eher geneigt, sich von ihren Staatsbahnen zu trennnen. Am 31. 3. 1920 wurde in Ausführung des Art. 89 WRV, nach dem das Reich die dem allgemeinen Verkehr dienenden Eisenbahnen übernehmen sollte, zwischen der Reichsregierung und den acht Ländern,[8]) die Staatsbahnen besaßen, der Staatsvertrag über den Uebergang der Staatseisenbahnen auf das Reich[9]) geschlossen. Das Reich gewährte den Ländern Abfindungen in der Weise, daß es in Höhe des festgesetzten Kaufpreises ihre Eisenbahnschulden und gegebenenfalls andere Staatsschulden in Anrechnung auf die Abfindung übernahm. Für den nicht durch Schuldenübernahme gedeckten Rest der Abfindung gewährte das Reich Schuldscheine. Für die Länder war eine Folge davon eine weitgehende Erleichterung ihrer Schuldenlast; so konnte sich Preußen, dessen Schulden fast ausschließlich Eisenbahnschulden waren, damals von seinen gesamten Staatsschulden befreien. Aus der Uebernahme, vor allem der Berechnung der Abfindungssumme, ergaben sich langwierige Streitigkeiten zwischen den Ländern und dem Reich, z. B. ein Aufwertungsprozeß vor dem Staatsgerichtshof. Den Schlußstrich unter die gesamte Verreichlichung zog endlich § 15 des Gesetzes zur Vereinfachung und Verbilligung der Verwaltung, vom 27. 2. 1934,[10]) der die Uebernahme der Staatseisenbahnen auf das Reich für abgeschlossen erklärt und den Staats-

---

6) und 7) Kittel, a.a.O., S. 723.

8) Preußen, Bayern, Württemberg, Baden, Sachsen, Hessen, Mecklenburg-Schwerin, Oldenburg.

9) RGBl 773.

10) RGBl I 130.

vertrag mit allen partikularistischen Vorbehalten außer Kraft setzt. Abfindungsleistungen des Reichs an die Länder finden nicht mehr statt.[11])

Die Reichsbahnen wurden dem im Juli 1919 geschaffenen Reichsverkehrsministerium unterstellt und ihr Betrieb in den Reichshaushalt eingegliedert. Diese Verknüpfung mit der allgemeinen Finanzwirtschaft und die Unterstellung unter die starren Regeln der Reichshaushaltsordnung erschwerten eine Betriebsführung nach kaufmännischen Grundsätzen. Da die finanzielle Lage der Reichseisenbahnen sich überdies während der Inflation, vor allem durch die Beschlagnahme der Rhein-Ruhr-Eisenbahnen während der Ruhrbesetzung und die feindliche Eisenbahnregie derartig verschlechterte, daß der gesamte Reichshaushalt gefährdet wurde, kam es schließlich zu der Herauslösung der Reichsbahnen aus dem Reichshaushalt [12]) und zu ihrer finanziellen Verselbständigung. Auf Grund des Ermächtigungsgesetzes vom 8. 12. 1923 wurde die NotVO über die Schaffung eines Unternehmens „Deutsche Reichsbahn" vom 12. 2. 1924 [13]) erlassen; dieses Unternehmen „Deutsche Reichsbahn" wurde mit eigener juristischer Persönlichkeit ausgestattet. Durch die Verselbständigung der Reichsbahnen wurde die Einrichtung einer Reichsaufsicht notwendig. Leitung und Aufsicht waren jedoch noch nicht getrennt, sondern lagen beide in der Hand des RVM. Das Unternehmen „Deutsche Reichsbahn" wurde am 1. 10. 1924 durch die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft abgelöst, die durch das G über die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft (Reichsbahngesetz) vom 30. 8. 1924 [14]) gegründet worden war.

Mit der finanziellen Verselbständigung der Reichseisenbahnen war weiterhin der Zweck verfolgt worden, sie zur Zahlung der Reparationsschulden mitheranzuziehen. Die neuerrichtete Gesellschaft wurde in Ausführung des Dawes-Plans mit Reparationsschuldverschreibungen in Höhe von 11 Milliarden Goldmark belastet, für deren Verzinsung und Tilgung sie jährlich 660 Millionen Goldmark aufzubringen hatte. Zur Kontrolle der Reparationsverpflichtungen der DRG wurde ein ausländischer Kommissar eingesetzt sowie die Hälfte der Verwaltungsratsposten der Besetzung durch einen ausländischen Treuhänder vorbehalten. Diese ausländische Beteiligung an der Verwaltung fiel ebenso wie die Reparationsschuldverschreibungen und die Verpfändung der Reichsbahn durch den Young-Plan 1930; durch ihn wurde also die DRG wieder ein reindeutsches Unternehmen,

---

11) VO zur Abwicklung des Staatsvertrages . . . , vom 14. 5. 1935 (RGBl II 437), II.
12) Am 15. 11. 1923 erklärte der Reichsfinanzminister, für die Verbindlichkeiten der Reichsbahnen nicht mehr aufkommen zu können.
13) RGBl I 57.
14) RGBl II 272.

obgleich sie auch nach dem Youngplan noch zur Zahlung der „Reparationssteuer" verpflichtet war. Wegen der dadurch bedingten Aenderungen wurde das Reichsbahngesetz am 13. 3. 1930[15]) in neuer Fassung bekanntgemacht. Der die Reparationsverpflichtungen behandelnde § 4 ist dadurch gegenstandslos geworden, daß 1932 durch das Lausanner Abkommen die Reparationen gänzlich wegfielen; eine Aenderung des Gesetzes ist nicht erfolgt. Die Reichsbahn war nun von allen außenpolitischen Zahlungsverpflichtungen befreit. Jedoch bestand noch die außenpolitische Bindung des Reichsbahngesetzes: über Aenderungen des RBG hatte eine internationale Kommission zu entscheiden, deren 4 Mitglieder zur Hälfte von der RReg und zur Hälfte von den anderen an der Haager Konferenz beteiligten Mächten zu ernennen waren.[16]) Um sich nicht der Gefahr einer Ablehnung der deutschen Wünsche auszusetzen, verzichtete die RReg auf Aenderungen des RBG, so auf die Streichung des § 4 (s. o.). — Ferner bestanden noch viele innerdeutsche Bindungen der DRG, vor allem vielfache Zustimmungsrechte der Länder, die diese sich im Staatsvertrag vorbehalten hatten, sowie bindende Vorschlagsrechte für Verwaltungsratposten;[17]) noch bestand eine besondere Gruppenverwaltung Bayern. Diese letzten partikularistischen Fesseln fielen erst, als durch das Vereinfachungsgesetz vom 27. 2. 1934 der Staatsvertrag aufgehoben wurde, nachdem schon durch das Neuaufbaugesetz vom 30. 1. 1934 die den Ländern noch verbliebenen Eisenbahnhoheitsrechte auf das Reich übergegangen waren. Die letzten außenpolitischen Fesseln der Reichsbahn fielen am 30. 1. 1937, als der Führer vor dem Deutschen Reichstag verkündete, daß er im Sinne der Wiederherstellung der deutschen Gleichberechtigung die Reichsbahn ihres bisherigen Charakters entkleiden und restlos unter die Hoheit der Regierung des Reiches stellen werde. Damit ist die völkerrechtliche Bindung des RBG beseitigt. Folgerichtig war es, dies auch in der Stellung der Reichsbahn zum Reich zum Ausdruck zu bringen und die Gesellschaftsform als letztes Ueberbleibsel der Reparationsgesetzgebung verschwinden zu lassen, wozu die Führerrede die Möglichkeit geschaffen hatte. Nachdem am 2. 2. 1937 der Generaldirektor der DRG, Dorpmüller, zum RVM ernannt worden war,[18]) folgte die praktische Durchführung der Proklamation des Führers durch das Gesetz zur Neuregelung der Verhältnisse der Reichsbank und der Deutschen

---

15) RGBl II 369.

16) Anlage VI A des Haager Abkommens vom 20. 1. 1930, RGBl II 45, 187.

17) Preußen, Bayern, Sachsen, Württemberg und Baden hatten das Recht, je ein Mitglied des Verwaltungsrats zu benennen; Entsch. des StGH in RGZ 116, Anh. S. 1 bezüglich Pr, RGZ 131, Anh. S. 1—64 (!) bezüglich der andern 4 Länder.

18) Damit war die Personalunion von RVM und RPM, die fast 5 Jahre bestanden hatte, beseitigt.

Reichsbahn vom 10. 2. 1937,[19]) das zu Beginn des die Reichsbahn behandelnden Art. 2 bestimmt: „Die DRG führt den Namen „Deutsche Reichsbahn"." Damit wurde einem alten Wunsch der Reichsbahn und der tatsächlichen Uebung in den letzten Jahren entsprochen; die neue Bezeichnung war bereits durch die Geschäftsordnung der DRG als abgekürzte Bezeichnung eingeführt und begegnete auch schon in Gesetzen.[20]) Von den anderen Bestimmungen des Neuregelungsgesetzes vom 10. 2. 1937 wird in den folgenden Abschnitten des Näheren die Rede sein. Dabei wird sich zeigen, welche Bestimmungen des RBG, das durch das NeuregelungsG grundsätzlich aufrechterhalten ist, heute hinfällig sind; es sind dies sehr viele. Von den Paragraphen, die danach heute noch in Geltung sind, werden die meisten zumindest durch eine Neufassung der heutigen Rechtslage angepaßt werden müssen. Bei der Neufassung des RBG werden die Bestimmungen des NeuregelungsG in das RBG einzuarbeiten sein.

Die nationale Erhebung brachte der Reichsbahn nicht nur Befreiung von politischen Fesseln, sondern auch den so dringend nötigen wirtschaftlichen Wiederaufstieg. Durch die starke Verkehrszunahme gelang es ihr, ihre finanzielle Situation wieder in Ordnung zu bringen; einen besonders erfreulichen Erfolg brachte ihr das Jahr 1936; der Ueberschuß der Betriebsrechnung betrug in diesem Jahr fast eine halbe Milliarde, das ist das 20fache von 1934. Betriebslänge und Personenverkehr der Reichsbahn in den letzten Jahren zeigen folgende Zahlen:

	1933	1934	1935	1936
Betriebslänge in km	53 880	53 883	54 251	54 375
Beförderte Personen in Millionen	1 240	1 360	1 489	1 611

Der Personalbestand der Reichsbahn beträgt (Mai 1937) 698 625 Beamte und Arbeiter.

2. Rechtsstellung der Deutschen Reichsbahn.

Bevor die Rechtsstellung der Deutschen Reichsbahn, wie sie sich heute darstellt, behandelt wird, ist ein Blick zurück auf die Rechtsnatur der DRG zu werfen, aus der sich die Deutsche Reichsbahn unter Wahrung der Kontinuität entwickelt hat. Die DRG war keine Aktiengesellschaft des Handelsrechts. Die Bezeichnung „Gesellschaft" war irreführend, denn alleiniger Gesellschafter und alleiniger

19) RGBl II 47.
20) So im PBG und früher.

Stammaktionär war stets das Reich. Die DRG war überhaupt kein Gebilde des Privatrechts, sondern eine öffentlichrechtliche Anstalt.[21]) Dies wurde seit 1926 von RG[22]) und RFH[23]) in ständiger Rechtsprechung betont. Das RG[24]) bezeichnete die DRG als eine „mit eigener Rechtspersönlichkeit und mit dem Rechte der Selbstverwaltung ausgestattete, aber in die Verfassung des Reichs eingegliederte und seiner Aufsicht unterstehende öffentlichrechtliche Anstalt in der Form einer Handelsgesellschaft." Die Dienststellen der DRG waren zwar nach § 17 RBG keine Behörden oder amtlichen Stellen des Reichs; dies war nur eine Folge davon, daß die DRG eigene juristische Persönlichkeit besaß. Ihre Dienststellen waren jedoch Behörden, und zwar mittelbare Reichsbehörden, und hatten öffentliche Befugnisse und Pflichten. Die Reichsbahnbeamten waren mittelbare Reichsbeamte;[25]) dies sprach noch zuletzt das Deutsche Beamten-Gesetz vom 26. 1. 1937 aus (§ 153 II). Ihre Rechtsverhältnisse waren denen der Reichsbeamten angeglichen; sie unterlagen demselben Disziplinarstrafrecht wie diese. Für die DRG galt das Gesetz zur Ordnung der Arbeit in öffentlichen Verwaltungen und Betrieben[26]) (§ 1 d. G.).

Die Vorschriften des HGB fanden auf die DRG nur insoweit Anwendung, als sie durch § 16 RBG für anwendbar erklärt wurden. Dort sind nur einzelne aktienrechtliche Paragraphen des HGB aufgezählt; jedoch fanden auf die DRG und finden heute auf die Deutsche Reichsbahn auch noch andere handelsrechtliche Vorschriften Anwendung, vor allem die Regelung des Eisenbahntransportgeschäfts im HGB. Insoweit hier die Reichsbahn dem Handelsrecht unterliegt, ist sie auch als Kaufmann zu betrachten.[27]) Die Eintragung der DRG ins Handelsregister war ausdrücklich ausgeschlossen (§ 16 IV). Die GewO fand keine Anwendung (§ 6 GewO; § 16 V RBG). Die DRG unterlag nicht der Reichshaushaltordnung, wie schon der geschichtliche Ueberblick gezeigt hat (§ 30 III RBG).

Das Neuregelungsgesetz vom 10. 2. 1937 hat die Reichsbahn in das RVM eingegliedert, ihre rechtliche Stellung aber nicht grundlegend geändert. An ihrer öffentlichrechtlichen Natur bestand, wie oben gezeigt, schon z. Zt. der DRG kein Zweifel mehr. Das Gesetz bestimmt, daß die Deutsche Reichsbahn das Vermögen der DRG und

---

21) Ebenso Fritsch, S. 194; Sarter-Kittel, S. 226 ff.
22) RGSt 59, 384 f.; 60, 147 ff.; RG in Reichsbahn 1926, 262; RGZ 124, 109; 126, 158; RG in JW 1928, 1457.
23) JW 1926, 395; 1927, 195; der RFH spricht zwar von dem privatrechtlichen Charakter der DRG, hebt aber den „öffentlichrechtlichen Einschlag" als ausschlaggebend hervor.
24) RGSt 60, 151.
25) RG aaO.
26) Vom 23. 3. 1934, RGBl I 220.
27) Heymann, Handelsrecht, S. 12.

das Reichseisenbahnvermögen nach den Vorschriften des RBG als Sondervermögen des Reichs weiter verwaltet. Dieses „weiter" bedeutet, daß die rechtliche Identität zwischen der DRG und der Deutschen Reichsbahn nicht unterbrochen ist. Ausgangspunkt für die Beurteilung der heutigen Stellung der Deutschen Reichsbahn ist der Begriff „Sondervermögen des Reichs". Dieselbe Bezeichnung begegnet bei der DRP. Dort bedeutet sie, daß die DRP eine unselbständige Anstalt des Reiches ist, also keine juristische Persönlichkeit besitzt. Der Deutschen Reichsbahn wird man jedoch juristische Persönlichkeit beilegen, im Interesse der Wahrung der Kontinuität mit der DRG, aus der sie hervorgegangen ist, und weil auch das Unternehmen Deutsche Reichsbahn aus dem Jahre 1924, dessen Verfassung der heutigen Verfassung der Deutschen Reichsbahn am nächsten kam, ausdrücklich als juristische Person bezeichnet war.[28]) Vor allem spricht für die Bejahung der juristischen Persönlichkeit, daß die Reichsbahn zunächst nach den Vorschriften des RBG weiterverwaltet wird.[29]) Im übrigen ist die Frage von untergeordneter Bedeutung; denn es steht fest, daß die Reichsbahn im Rechtsleben und vor Gericht im eigenen Namen auftritt und handelt. Die Hauptbedeutung des Begriffs „Sondervermögen" liegt, wie Kittel aaO hervorhebt, in der wirtschaftlichen Selbständigkeit; es fehlt die Eingliederung in den Reichsetat, die sich nach dem Kriege so verhängnisvoll ausgewirkt hatte. Die Reichsbahn haftet für Schulden des Reichs ebensowenig, wie das Reich für Schulden der Reichsbahn haftet. Bei der DRP ist dies ausdrücklich im Gesetz ausgesprochen (s. u. S. 38), bei der Deutschen Reichsbahn ist dies nicht erfolgt, da es z. Zt. der DRG selbstverständlich war und eine Aenderung durch die Neuregelung in dieser Beziehung nicht erfolgt ist. Da sich die wirtschaftliche Selbständigkeit der Reichsbahn bewährt hat, besteht auch kein Anlaß und keine Absicht, von ihr abzugehen.

3. Das Betriebsrecht und die Betriebspflicht der Deutschen Reichsbahn.

Die Deutsche Reichsbahn hat das ausschließliche Recht und die Pflicht zum Betriebe der Reichseisenbahnen. Das Eigentum an den Reichseisenbahnen ist unter der Bezeichnung Reichseisenbahnvermögen beim Reich verblieben. Grundstücke und alle Zubehörstücke einschließlich der Fahrzeuge, die die Reichsbahn für Eisenbahnzwecke erwirbt, werden mit dem Erwerb kraft Gesetz Eigentum des Reiches (§ 6 RBG). An der Teilung zwischen Reichseisen-

28) Ebenso Kittel ArchEW 1937, 267 und ZVMEV 1937, 357; Kruchen VAE III, 144 f.; Kluge DJ 1937, 773; List VR 1937, 174.
29) Kluge aaO.

bahnvermögen und dem Vermögen der Deutschen Reichsbahn hat sich auch durch das NeuregelungsG nichts geändert. Die Deutsche Reichsbahn ist verpflichtet, den Betrieb der Reichseisenbahnen sicher zu führen und die Reichseisenbahnanlagen nach den Verkehrsbedürfnissen und dem jeweiligen Stand der Technik zu unterhalten, zu erneuern und weiterzuentwickeln. Sie hat den Betrieb unter Wahrung der Interessen der deutschen Volkswirtschaft nach kaufmännischen Grundsätzen zu führen. Kaufmännische Betriebsführung bedeutet nicht, daß privatwirtschaftliche Gesichtspunkte entscheiden sollen; die Reichsbahn zielt nicht auf Gewinn wie die Privatwirtschaft, sondern nur auf Rentabilität, auf eine Ausgleichung der Ausgaben und Einnahmen. Kaufmännische Betriebsführung bedeutet nur kaufmännische Buch- und Rechnungsführung sowie kaufmännisches Auftreten gegenüber dem Publikum (z. B. Verkehrswerbung).[30]) Die Reichsbahn soll keine Einnahmequelle für das Reich sein, sie soll auch nicht den Reichsetat mittragen helfen, wie dies ehemals bei Preußen der Fall war, wo die Staatsbahnen in den Etat eingegliedert waren; die Reichsbahn ist vielmehr eine gemeinnützige Anstalt, die das Reich dem Volke und der Wirtschaft zur Verfügung stellt und die zu so billigen Tarifen arbeiten soll, wie dies die Wahrung der Rentabilität zuläßt. Die finanziellen Vorteile, die das Reich aus der Reichsbahn zieht, erschöpfen sich in der Beförderungsteuer und in einer festen Beitragszahlung an das Reich.

Das Betriebsrecht der Deutschen Reichsbahn erstreckt sich auf die Bodenseedampfschiffahrt (darüber s. u. S. 30) und die sonstigen Nebenbetriebe (§ 5 III RBG), sowie auf alle Bahnen des allgemeinen Verkehrs, die später Eigentum des Reiches werden (§ 10 I); die Deutsche Reichsbahn allein hat das Recht, neue Bahnen des allgemeinen Verkehrs zu bauen und zu betreiben (Eisenbahnbetriebsmonopol). Die Reichsbahn muß sich, ebenso wie jede andere Eisenbahnverwaltung, den Anschluß anderer Bahnen, und zwar sowohl Privatbahnen des allgemeinen Verkehrs wie Kleinbahnen, gefallen lassen (Art. 94 III WRV). Diese Verpflichtung stellt einen Fall von Kontrahierungszwang dar.[31]) Zum Bau neuer und Erwerb bestehender Strecken bedurfte die DRG der Zustimmung der RReg (§ 37); eine solche Zustimmung ist heute nicht mehr erforderlich, da der die Rechte der RReg ausübende RVM und der Generaldirektor der Reichsbahn in einer Person vereinigt sind. Dasselbe gilt von der Genehmigung, die die DRG zur Einstellung des Betriebs einer Reichsbahnstrecke oder eines wichtigen Bahnhofs und zur Einführung allgemeiner grundlegender Neuerungen brauchte. Das Recht zum Bau einer Bahn des allgemeinen Verkehrs kann einem

30) Kleinmann, Reichsbahn 1936, 1001.
31) Heymann, Gruchot N.F. 7, 18 ff.

Dritten nur verliehen werden, wenn die Reichsbahn sich für nicht interessiert erklärt. Ob eine Bahn als Bahn des allgemeinen Verkehrs zu gelten hat, entscheidet der RVM (§ 11). Die DRG konnte von der RReg zum Bau oder zum Betrieb neuer Bahnen des allgemeinen Verkehrs gezwungen werden, die dann auf Rechnung des Reiches gingen; die Fortgeltung dieser Bestimmung ist zu verneinen, da alle Bestimmungen, die von einer Nichtübereinstimmung von RReg und Reichsbahn ausgehen, heute hinfällig sind.

Schließlich kann die RReg der Reichsbahn Geschäfte der Reichsaufsicht über nicht von der Reichsbahn betriebene Eisenbahnen und andere Geschäfte der Verkehrsverwaltung übertragen (§ 40); inwieweit solche Uebertragungen erfolgt sind, darüber s. u. S. 23, 30, 36.

Das Betriebsrecht der Deutschen Reichsbahn umfaßt einige Schiffsbetriebe. Der wichtigste ist die Bodenseeschiffahrt. Schon 1854 wurde die württembergische Bodenseeschiffahrt verstaatlicht und den Staatsbahnen unterstellt; 1863 folgten Baden und Bayern. Die Betriebe der drei Länder gingen 1920 mit auf das Reich über (§ 1 des Staatsvertrages). Die Deutsche Reichsbahn, die Oesterreichischen und die Schweizerischen Bundesbahnen sowie die Schweizerische Dampfbootgesellschaft für den Untersee und Rhein bilden den „Verband der vereinigten Dampfschiffahrtverwaltungen für den Bodensee und Rhein", der die Beförderungsbestimmungen und Tarife festsetzt. Ferner gehören der Reichsbahn die beiden großen Fährbetriebe auf der Ostsee: die Fähre Warnemünde-Gjedser, die durch Staatsvertrag zwischen Mecklenburg-Schwerin und Dänemark von 1898 geschaffen wurde, in den 1920 anstelle Mecklenburgs das Deutsche Reich eintrat; und die Fähre Saßnitz-Trelleborg, die auf den Staatsvertrag zwischen dem Deutschen Reich und Schweden von 1907 zurückgeht. Außerdem betreibt die Reichsbahn einige kleinere Fährbetriebe; der wichtigste, der seit 1883 bestehende Strelasund-Fährschiffdienst Stralsund-Altefähr, wurde am 5. 10. 1936 mit der Eröffnung des Rügendamms eingestellt.

Das Betriebsrecht der Deutschen Reichsbahn endet am 31. 12. 1964; an der Fortgeltung dieser Bestimmung zu zweifeln, besteht vorläufig mangels einer anderweitigen Regelung kein Anlaß. Die Deutsche Reichsbahn hat alsdann ihre Liquidation durchzuführen und die Reichseisenbahnen mit allem Zubehör und Nebenbetrieben lastenfrei in ordnungsmäßigem Zustande der RReg zu übergeben. Die Einziehung der Vorzugsaktien muß bis zum 31. 12. 1964 beendet sein; ist sie dies nicht, so verlängert sich das Betriebsrecht bis zur Beendigung der Einziehung. Sind die Vorzugsaktien schon früher eingezogen, so endet damit auch das Betriebsrecht der Deutschen Reichsbahn.

4. Die Organisation der Deutschen Reichsbahn.

Die Organisation der DRG war im RBG und in der Satzung der DRG vom gleichen Tage[32]) geregelt. Das Grundkapital der DRG betrug 15 Milliarden RM, wovon 13 Milliarden als Stammaktien dem Reich gehören; diese Stammaktien sind nie ausgegeben worden; sie sind nur „ein Buchposten, der das alleinige Eigentum des Reiches an der DRG darstellt".[33]) Nachdem jetzt die Reichsbahn auch nicht mehr formell Gesellschaftsform besitzt, hat sie „freie Hand, in ihrer Bilanz die Stammaktien als das zu bezeichnen, was sie wirklich sind: „Anteil des Reichs" oder „investiertes Kapital des Reichs" o. dgl."[34]) Der Rest von 2 Milliarden sind Vorzugsaktien, die auf den Inhaber lauten. Die Vorzugsaktien geben einen Anspruch auf Kapitalrückzahlung und müssen bis zum Ablauf des Betriebsrechts eingezogen sein. Sie geben also keinen Anteil an der Substanz der Reichsbahn;[35]) schon darin zeigt sich, daß sie keine Aktien im Sinne des Handelsrechts sind; denn diese sind Mitgliedschaftsrechte und stellen eine Beteiligung an der AG dar, können deshalb auch nicht zurückgezahlt werden (§ 52 Aktiengesetz vom 30. 1. 1937). Außerdem haben die Vorzugsaktien der Reichsbahn kein Stimmrecht. Da das Reich ferner eine Dividende von 7% auf die Vorzugsaktien garantiert hat, sind sie nach alledem ein reines Anleihepapier.[36]) Darum auch brauchte an der Einrichtung der Vorzugsaktien bei der Neuregelung nichts geändert zu werden, was nicht möglich gewesen wäre, wenn es sich um richtige Aktien handeln würde.

Die Organe der DRG waren der Verwaltungsrat und der Vorstand; eine Generalversammlung fehlte, was schon darauf hinweist, daß die DRG keine AG des Handelsrechts war. Der Verwaltungsrat, der aus 18 von der RReg ernannten Mitgliedern bestand, war das oberste Organ der DRG; er hatte alle wichtigen und grundsätzlichen Entscheidungen zu treffen, insbesondere den Generaldirektor und auf seinen Vorschlag die oberen Beamten zu ernennen; er wählte sich seinen Präsidenten, der vom Führer und Reichskanzler bestätigt werden mußte. Präsident des Verwaltungsrats war in der letzten Zeit der DRG der Staatssekretär im RVM Koenigs; schon dadurch war eine enge Verbindung von RVM und Reichsbahn hergestellt.

An die Stelle des Verwaltungsrats ist durch das NeuregelungsG der „Beirat der Deutschen Reichsbahn" getreten. Seine Bedeutung ist stark eingeschränkt. „Er hat die Aufgabe, in grundsätzlichen

32) Vom 13. 3. 1930, RGBl II 377.
33) Kittel ArchEW 1937, 263.
34) Kittel aaO, 270.
35) Kluge DJ 1937, 772.
36) Dorpmüller, ZADR 1937, 162; Kluge aaO.; Mayer, Deutsche Verwaltungsblätter 1937, 250: „praktisch nur eine Abart von Pfandbriefen".

und besonders wichtigen Fragen den RVM zu beraten"; entscheidende Funktionen hat er nicht mehr. Die Aufgaben des Beirats werden bis auf weiteres von den bisherigen Mitgliedern des Verwaltungsrats wahrgenommen.[37]) Da 2 von diesen ausgeschieden sind (nämlich der Staatssekretär im RVM Koenigs, an dessen Stelle jetzt der RVM selbst den Vorsitz im Beirat führt, und der jetzige RPM Ohnesorge), hat der Beirat heute 16 Mitglieder. Den Vorsitz im Beirat führt der RVM, der auch die Geschäftsordnung des Beirats erläßt. Dem Beirat gehören wie bisher 2 Vertreter der Vorzugsaktionäre an; eine Wahl dieser Vertreter durch die Vorzugsaktionäre selbst findet nicht statt, da diese statt der Aktien nur Zertifikate in die Hand bekommen haben; das Wahlrecht wird vielmehr vom Präsidenten des Rechnungshofs als Treuhänder der Vorzugsaktionäre im Einvernehmen mit der RReg ausgeübt.[38]) Damit liegt die Ernennung sämtlicher Beiratsmitglieder unmittelbar oder mittelbar in der Hand der RReg.

Die Geschäfte der DRG führte der Vorstand unter Aufsicht des Verwaltungsrats; er bestand aus dem Generaldirektor und Direktoren. Der Generaldirektor wurde vom Verwaltungsrat für 3 Jahre ernannt und vom Führer und Reichskanzler bestätigt; Wiederwahl war zulässig und üblich. Seit 4. 6. 1926 ist Dr. ing. e. h. Dorpmüller Generaldirektor als Nachfolger des ersten Generaldirektors Oeser, des „Vaters der Deutschen Reichsbahnen". Dem Generaldirektor zur Seite stand als sein „Stab"[39]) die Hauptverwaltung der DRG mit der Stellung einer Obersten Reichsbehörde. Auch die Stellung dieser Organe ist durch das NeuregelungsG geändert und im einzelnen festgelegt durch die Geschäftsordnung der Deutschen Reichsbahn vom 12. 2. 1937.[40])

Generaldirektor der Deutschen Reichsbahn ist der RVM. Das Amt des Generaldirektors ist damit nicht beseitigt, sondern nur kraft Gesetzes mit dem des RVM in einer Hand vereinigt. Die Personalunion, die bereits durch die Ernennung des Generaldirektors Dorpmüller zum RVM am 2. 2. 1937 hergestellt worden war, ist damit durch das NeuregelungsG zu einer Realunion gefestigt, unabhängig von der jeweiligen Person des Generaldirektors. Erhalten ist die Doppelstellung; der RVM kann als solcher und als Generaldirektor handeln und zeichnen. Entsprechend sind die anderen Vorstandsmitglieder der DRG in das RVMinisterium eingebaut; der stellvertretende Generaldirektor (Kleinmann) ist als solcher Staatssekretär im RVM; die übrigen Vorstandsmitglieder der DRG, die

37) VO über den Beirat der Deutschen Reichsbahn vom 4. 3. 1937, RGBl II 103.
38) Kittel, ArchEW 1937, 261 f., 266.
39) Sarter-Kittel, S. 277.
40) RMBl 58.

Direktoren, sind Ministerialdirektoren im RVM geworden. Sie leiten die Eisenbahnabteilungen des RVM; diese sind aus den bisherigen Fachabteilungen der Hauptverwaltung entstanden, die im RVM aufgegangen ist. Entsprechend den bisherigen 4 Abteilungen der Hauptverwaltung gibt es 4 Eisenbahnabteilungen im RVM mit 4 Ministerialdirektoren: die Betriebs- und Bauabteilung, die Maschinentechnische und Einkaufsabteilung, die Finanz- und Rechtsabteilung und die Verkehrs- und Tarifabteilung.

Der Generaldirektor trägt allein die Verantwortung für die gesamte Geschäftsführung der Reichsbahn. Er ist der höchste Vorgesetzte aller Reichsbahnbediensteten und hat ein durchgreifendes Anordnungsrecht. Ihm unterstehen 26 Reichsbahndirektionen. Diese sind ebenso wie alle anderen Dienststellen der Deutschen Reichsbahn jetzt Reichsbehörden, was das NeuregelungsG ausdrücklich ausspricht. Eine Verschmelzung der mittleren und unteren Reichsbahndienststellen mit entsprechenden Reichsbehörden, wie sie in der Zentralinstanz erfolgt ist, war nicht nötig, da bisher keine lokalen Reichsbehörden auf dem Gebiete des Eisenbahnwesens bestanden.

Die Reichsbahnbeamten, bisher mittelbare Reichsbeamte, sind durch das NeuregelungsG zu unmittelbaren Reichsbeamten geworden. Die Zuständigkeit für ihre Ernennung und Entlassung regelt sich jetzt nach dem Erlaß des Führers und Reichskanzlers über die Ernennung und Entlassung der Reichsbeamten vom 1. 2. 1935;[41]) danach werden alle höheren Beamten vom Führer selbst ernannt und entlassen, die sonstigen Beamten vom RVM und Generaldirektor der Deutschen Reichsbahn, der seine Befugnisse mit Zustimmung der Reichsminister des Innern und der Finanzen weiter übertragen kann; von diesem Recht hat er Gebrauch gemacht.[42]) — Das Deutsche BeamtenG vom 26. 1. 1937[43]) hatte die Reichsbahn in § 153 I ermächtigt, dem DBG entsprechende Vorschriften zu erlassen. Diese Bestimmung ist nunmehr gegenstandslos; das DBG gilt in Zukunft unmittelbar auch für die Reichsbahnbeamten. Nach der Begründung zum NeuregelungsG[44]) sollte das DBG zum 1. Juli 1937 mit den notwendigen Aenderungen und Ergänzungen für die Reichsbahn eingeführt werden; doch sind diese Aenderungen, die die Gestalt von Ausführungsvorschriften zum DBG tragen werden,[45]) bisher noch nicht ergangen, sodaß vorläufig die bisherigen gesetzlichen

41) RGBl I 74.
42) Anordnung über die Ernennung und Entlassung der Reichsbahnbeamten vom 30. 3. 1937, RGBl I 431; das Ernennungsrecht ist z. T. auf die Präsidenten der Reichsbahndirektionen und Reichsbahnzentralämter weiterübertragen.
43) RGBl I 39.
44) ArchEW 1937, 486.
45) Kittel, ArchEW 1937, 269.

Bestimmungen weiter in Geltung bleiben: nämlich das Reichsbahn-PersonalG[46]) und die vom Generaldirektor in Ausführung der §§ 19, 22 RBG erlassene Personalordnung.[47])

5. Aufsicht des Reiches.

Die DRG unterstand als öffentlich-rechtliche Anstalt der Aufsicht des Reiches;[48]) Aufsicht und Verwaltung waren vollständig getrennt. Die Aufsicht wurde vom RVM ausgeübt. Das Aufsichtsrecht war kein umfassendes, sondern setzte sich aus einzelnen Befugnissen der Aufsichtsbehörde zusammen, die im RBG, vor allem in den §§ 31 ff. aufgezählt sind. Der für die Aufsicht über die Eisenbahnen zuständige Minister, d. i. der RVM, hatte darüber zu wachen, „daß die Reichseisenbahnen gemäß den Gesetzen und entsprechend den Anforderungen des Verkehrs und der deutschen Volkswirtschaft verwaltet" und daß sie in betriebssicherem Zustand erhalten wurden und der Betrieb zufriedenstellend geführt wurde (§ 31 RBG).

Im übrigen waren die Aufsichtsrechte des Reichs gegenüber der DRG in vielen Bestimmungen des RBG im einzelnen festgelegt. Alle diese Bestimmungen sind heute überholt, denn Aufsicht und Verwaltung sind seit dem NeuregelungsG nicht getrennt; dies ist das wesentlich Neue an der heutigen Stellung der Deutschen Reichsbahn gegenüber der Stellung der DRG. Damit ist der Zustand von 1924 wieder hergestellt: auch beim „Unternehmen Deutsche Reichsbahn" war der RVM zugleich Generaldirektor der Reichsbahn. Schon nach dem Umsturz war es selbstverständlich, daß ein Gegeneinanderarbeiten von RReg und Reichsbahn, wie es vorher vorgekommen war, ausgeschlossen war, sodaß die Trennung von Aufsicht und Verwaltung an Bedeutung verlor; nunmehr ist diese Trennung endgültig aufgehoben.

Die Mitwirkung des RVM, die früher durch seine einzelnen Aufsichtsrechte gegenüber der DRG garantiert war, ist heute nicht hinfällig. Vielmehr sind die einzelnen Fälle, in denen die DRG seiner Zustimmung bedurfte, durchweg so wichtige Maßnahmen, daß sie auch heute vom Generaldirektor selbst, also vom RVM vorgenommen werden. Um dies zu erläutern, sei im folgenden ein kurzer Ueberblick über die Aufsichtsrechte des RVM gegenüber der DRG gegeben. In finanzieller Hinsicht bedurfte die DRG seiner Zustimmung zu folgenden Maßnahmen: Ausgabe neuer Vorzugsaktien; Ver-

---

46) Vom 30. 8. 1924, RGBl II 287.
47) Vom 10. 12. 1924, RMBl 1925, 98, mit zahlreichen Aenderungen (s. Sarter-Kittel, S. 67).
48) S. dazu Hillebrand, Die Aufsichtsrechte des Deutschen Reiches über die DRG nach geltendem Recht, 1934.

fügung über Gegenstände, deren Wert 250000 RM übersteigt (unter dieser Grenze konnte die DRG und kann heute die Reichsbahn über das Reichseisenbahnvermögen verfügen; das Reich ist von solchen Verfügungen ausgeschlossen); Kreditaufnahme, durch die die Reichsbahn über den 1. 1. 1965 hinaus belastet wird (andere Kredite kann die Reichsbahn selbständig aufnehmen und dafür am gesamten Reichseisenbahnvermögen eine einheitliche Hypothek (Reichsbahnhypothek) bestellen); bei Ausgabe von Anleihen hatte sich die DRG über die Anleihebedingungen mit der RReg ins Einvernehmen zu setzen. In betrieblicher Hinsicht bedurfte die DRG der Zustimmung des RVM zu folgenden Maßnahmen: Uebertragung des Betriebsrechts an einzelnen Teilen des Netzes auf andere (solche Uebertragungen des Betriebsrechts an einzelnen Strecken sind vorgekommen; eine Uebertragung des gesamten Betriebsrechts ist nicht möglich, da dem Betriebsrecht der Deutschen Reichsbahn die Betriebspflicht entspricht); Einführung grundlegender Neuerungen oder Aenderungen technischer Anlagen; dauernde Einstellung des Betriebs von Reichsbahnstrecken oder wichtigen Bahnhöfen; Bau neuer Reichsbahnstrecken, Erwerb bestehender Eisenbahnstrecken und Umwandlung einer Nebenbahn in eine Hauptbahn u. umg.;[49]) endgültige Feststellung der Baupläne neuer Reichsbahnstrecken; Abschaffung einer bestehenden Personenwagenklasse;[50]) Gründung oder Erwerb von anderen Unternehmungen oder Beteiligung an solchen. — Ein sehr wichtiges Recht der RReg war die maßgebliche Mitwirkung bei der Aufstellung der Tarife; nach § 33 RBG bedurften der Genehmigung der RReg Aenderungen der Ausführungsbestimmungen zur EVO, der Normaltarife, Einführung, Aenderung und Aufhebung von internationalen Tarifen, Ausnahmetarifen und sonstigen Tarifvergünstigungen;[51]) die Genehmigung galt als erteilt, wenn der RVM sich nicht binnen 20 Tagen zu dem Antrag der DRG äußerte. Wurde sie versagt oder erging innerhalb von 6 Monaten keine abschließende Entscheidung, so konnte die DRG das Reichsbahngericht anrufen. Die RReg konnte von der DRG Tarifänderungen verlangen, die sie für notwendig hielt; gegen ein solches Verlangen stand der DRG der Weg ans Reichsbahngericht offen. —

---

49) Der Begriff der Nebenbahn wurde eingeführt durch die „Bahnordnung für deutsche Eisenbahnen untergeordneter Bedeutung" vom 12. 6. 1878, PrMBliV 1878, 163, die für solche Bahnen bestimmte bauliche Erleichterungen schaffte. S. heute Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung (BO), eingeführt durch VO vom 17. 7. 1928, RGBl II 541. Auch Nebenbahnen sind Bahnen des allgemeinen Verkehrs!

50) Am 1. 10. 1928 wurde mit Genehmigung der RReg die 4. Klasse abgeschafft.

51) Ein Bild von der Vielfalt und Wichtigkeit dieser Vergünstigungen vermittelt die Tatsache, daß (1936) 68,4 % aller Reisenden zu ermäßigten Tarifen fuhren!

Ein wichtiges Aufsichtsrecht, daß auch heute noch dem RVM als solchem zusteht, ist der schon erwähnte Fall des § 11 RBG: nimmt die Deutsche Reichsbahn eine Eisenbahn, die von einer Landesbehörde als Klb genehmigt werden soll, als Bahn des allgemeinen Verkehrs für sich in Anspruch, so entscheidet der RVM nach Anhörung der beteiligten Landesregierung und der Reichsbahn endgültig über die Verkehrsbedeutung der Bahn.

Zur Entscheidung gewisser sich aus den Aufsichtsbefugnissen der RReg ergebende Streitigkeiten war durch § 44 RBG das Reichsbahngericht geschaffen worden. Es sollte aus einem Senat des Reichsverwaltungsgerichts bestehen; bis zu dessen Errichtung hatte es seinen Sitz beim RG. Seine Zuständigkeit umfaßte Streitfälle zwischen der RReg und der DRG über die Auslegung der Bestimmungen des RBG und der Gesellschaftssatzung oder über Maßnahmen auf Grund dieser Bestimmungen, insbesondere in Tarifangelegenheiten. Das Reichsbahngericht ist nur in wenigen Fällen angerufen worden.[52]) Bereits nach der Machtergreifung war es ausgeschlossen, daß es noch einmal in Aktion treten würde; heute ist die Einrichtung des Reichsbahngerichts durch die jetzige Rechtslage überholt.

6. Die Mitropa.

Im Anschluß an die Deutsche Reichsbahn soll ihre Vertragsgesellschaft, die Mitropa, behandelt werden, die als Unternehmerin des Speise- und Schlafwagenbetriebes in der Personenbeförderung eine große Rolle spielt. Der erste Schlafwagen verkehrte in Deutschland 1872 auf der Strecke Paris—Wien, der erste Speisewagen 1880 auf der Strecke Berlin—Bebra. Die Eisenbahnverwaltungen haben in der Regel den Schlaf- und Speisewagenbetrieb wegen des wirtschaftlichen Risikos nicht selbst in die Hand genommen, sondern besonderen Gesellschaften übertragen. Die führende Stellung auf diesem Gebiete hatte bis zum Kriege die „Internationale Schlafwagen- und Große Europäische Expreßzuggesellschaft" (ISG), eine im Jahre 1876 gegründete französisch-belgische Gesellschaft, die an den deutschen Gesellschaften führend beteiligt war. Erst als durch den Weltkrieg das ausländische Kapital ausgeschaltet war, gründeten die Mittelmächte 1916 die „Mitteleuropäische Schlafwagen- und Speisewagen AG" (Mitropa), deren Wagen seit dem 1. 1. 1917 verkehren. Nach dem Kriege trat die Mitropa in Konkurrenz zur ISG, mit der es 1925 zu einer Einigung über die Verkehrsgebiete kam. Die ISG betreibt danach auf deutschem Boden einige internationale Durchgangslinien, während das übrige deutsche Netz sowie eine Anzahl von Strecken in Oesterreich, der

52) Zusammenstellung der bis 1931 ergangenen 5 Entscheidungen nebst Fundorten bei Sarter-Kittel, S. 128.

Tschechoslovakei, Polen, der Schweiz, den Niederlanden und Skandinavien zum Wirkungsfeld der Mitropa gehören. Der Vertrag mit der ISG läuft 1943 ab; die Mitropa hofft, dann zu einem günstigeren Verhältnis zur ISG zu gelangen. — Die Mitropa hat heute einen Bestand von 660 Wagen; die Zahl ihrer Schlafgäste betrug 1936 648656 Personen.

Nach dem 1916 zwischen der Mitropa und den Staatseisenbahnverwaltungen Deutschlands geschlossenen sogenannten „Hauptvertrag" steht der Mitropa das ausschließliche Recht zum Betrieb von Schlaf-, Speise- und Salonwagen zu.[53]) Die Mitropa steht ferner im Vertragsverhältnis zu ausländischen Staatsbahnen sowie in- und ausländischen Privatbahnen. Ein Monopol hat sie nur in Deutschland.

Die Mitropa ist zur Führung ihres Betriebes verpflichtet. Durch den Hauptvertrag hat die Deutsche Reichsbahn einen Teil ihres Betriebsrechts und ihrer Betriebspflicht auf die Mitropa übertragen; denn einerseits fällt der Betrieb von Schlaf- und Speisewagen auch unter das Betriebsmonopol der Reichsbahn, andererseits wird dieser Betrieb auch von ihrer Betriebspflicht erfaßt, denn zu einem neuzeitlichen Eisenbahnbetrieb gehören auch Schlaf- und Speisewagen. Die Mitropa hat diese Betriebspflicht übernommen; sie nimmt eine Aufgabe der Reichsbahn wahr.

Die Mitropa zahlt der Reichsbahn als Entgelt für die Beförderung ihrer Wagen eine Abgabe vom Reingewinn sowie für jeden verkauften Bettplatz eine Vergütung in Höhe eines bestimmten Prozentsatzes des Bettpreises.[54]) An der Festsetzung der Bettkarten- und Speisewagenpreise ist die Reichsbahn beteiligt.

Der Hauptvertrag und damit das Betriebsrecht der Mitropa läuft bis zum 1. 10. 1946; er gilt jedoch als auf weitere 10 Jahre verlängert, wenn er nicht gekündigt wird. Die Reichsbahn ist bei Ablauf des Vertrags berechtigt und auf Verlangen der Mitropa verpflichtet, den Wagenpark der Mitropa zu übernehmen.

Die Mitropa untersteht ebensowenig wie die Reichsbahn der GewO; § 6 der GewO, der die Eisenbahnunternehmungen aus dem Geltungsbereich der GewO ausschließt, umfaßt auch Speise- und Schlafwagen- sowie sonstige Nebenbetriebe der Eisenbahnunternehmungen;[55]) auch das Gaststättengesetz[56]) findet auf Speisewagen keine Anwendung (§ 27 I Z. 3).

---

53) Näheres s. Kunitz, Die rechtlichen Beziehungen zwischen der Mitropa und der DRG, 1933; Köhler, ArchEW 1926, S. 1253 ff.

54) In den außerdeutschen Ländern ist die Vergütung verschieden geregelt; in den Niederlanden z. B. braucht die Mitropa garnichts zu zahlen.

55) KG EE 20, 68 f.; RG ArchEW 1925, 431; RAG 25. 6. 1930, zit. bei Sarter-Kittel, S. 257.

56) Vom 28. 4. 1930, RGBl I 146.

II. Die Privatbahnen.

1. Begriff.

Das Reich nimmt kein Monopol für Eisenbahnen des allgemeinen Verkehrs in Anspruch,[1]) obgleich ihm das kraft seiner Eisenbahnhoheit möglich wäre. Vielmehr bestehen über 100 Privateisenbahnbetriebe, d. h. Eisenbahnen des allgemeinen Verkehrs, die nicht dem Reiche gehören. Zwar macht es Art. 89 WRV zur Aufgabe des Reichs, alle Eisenbahnen des allgemeinen Verkehrs in sein Eigentum zu übernehmen, doch ist dieser Satz bezüglich der Privateisenbahnen Programm geblieben. Zur Uebernahme rentabler Privatbahnen fehlten die Mittel, und durch eine Eingliederung unrentabler Bahnen wäre die Wirtschaftlichkeit der Reichsbahn gefährdet worden, was wegen ihrer Reparationsbelastung vermieden werden mußte. Nach dem Wegfall dieser Belastung steht heute einer allmählichen Verreichlichung der Privatbahnen nur noch die Tatsache im Wege, daß das Reich seine Mittel vorläufig zu dringlicheren Zwecken benötigt (s. u. S. 40). — Das Betriebsrecht an den Bahnen, die das Reich übernimmt, fällt ohne weiteres der Deutschen Reichsbahn zu, da diese das ausschließliche Recht zum Betriebe aller Eisenbahnen des allgemeinen Verkehrs hat, die später Eigentum des Reiches werden (§ 10 RBG).

2. Bedeutung der Privatbahnen.

Die Zahl der Privatbahnbetriebe beträgt (August 1936) 127, die gesamte Bahnlänge 4733 km (Reichsbahn 54241 km). Die Privatbahnen beförderten im Jahre 1935 56,8 Millionen Personen (Reichsbahn 1489 Millionen). Fast alle Privatbahnen sind ihrer Bedeutung nach Nebenbahnen, zwei sind Hauptbahnen, nämlich die Eutin-Lübecker Eisenbahn und die Köln-Bonner Eisenbahn.[2]) Die Unterscheidung von Haupt- und Nebenbahnen ist nur von bau- und betriebstechnischer Bedeutung; zu welcher Klasse eine Eisenbahn gehört, entscheidet der RVM.[3]) — In Sachsen gibt es keine Privatbahnen, da dort die Verstaatlichung 1896 restlos durchgeführt worden war.[4])

3. Rechtsquellen.

Die Verhältnisse der Privateisenbahnen wurden reichsrechtlich durch einige Rahmenbestimmungen der WRV geregelt, nämlich

---

1) S. dazu Heymann, Gruchot N.F. 7. Jgg., S. 12.
2) Die größte Privatbahn, die Lübeck-Büchener Eisenbahngesellschaft, die die Strecken von Lübeck nach Hamburg, nach Büchen, nach Travemünde und Niendorf und nach Bad Segeberg betrieb, ist November 1937 von der Reichsbahn übernommen worden.
3) § 1 der Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung (BO) vom 17. 7. 1928 (RGBl II 541).
4) ArchEW 1936, S. 716.

außer dem oben erwähnten Art. 89 durch Art. 94, wonach neue Privatbahnen nur mit Genehmigung des Reichs gebaut werden dürfen, und Art. 95, der die Reichsaufsicht über Privatbahnen einführt. Mit diesen Einschränkungen war auch nach dem Kriege die Eisenbahnhoheit über die Privatbahnen den Ländern verblieben,[5]) bis auch dieses Hoheitsrecht der Länder durch das Neuaufbaugesetz vom 30. 1. 1934 auf das Reich überging. Doch gilt in der Hauptsache noch Landesrecht. Dieses ist besonders ausgebildet bei Preußen mit seinem vorbildlichen und umfassenden Gesetz über die Eisenbahnunternehmungen vom 3. 11. 1838[6]) (EisbG). Dies Gesetz, das zu einer Zeit erlassen wurde, als Pr 20 Meilen Eisenbahnen besaß, ist mit einem solchen Weitblick verfaßt, daß es sich bis heute nach fast 100jährigem Bestehen bewährt hat. Die Eisenbahngesetze der andern Länder, soweit überhaupt solche vorhanden sind, sind meist recht spärlich und beschränken sich darauf, das Konzessionserfordernis auszusprechen. In Bayern geschieht dies durch Art. 8 I Z. 1 des G betr. das Gewerbswesen vom 30. 1. 1868;[7]) in Württemberg gilt das G betr. den Bau von Eisenbahnen vom 18. 4. 1843,[8]) das den Bau einer Staatsbahnstrecke bestimmte und im Anschluß daran in Artt. 6 ff. die Erbauung von Zweigeisenbahnen durch Privatunternehmer regelte; dies Gesetz muß noch heute für alle Groß- und Kleinbahnen des Landes herhalten. In Baden gilt das G, das Genehmigungsverfahren bei Eisenbahnanlagen betr., vom 23. 6. 1900,[9]) in Hessen die VO, die Aktiengesellschaften für den Bau und Betrieb der Eisenbahnen betr., vom 17. 9. 1844,[10]) in Oldenburg das G betr. die nichtstaatlichen Eisenbahnen vom 7. 1. 1902;[11]) in Sachsen fehlt jede gesetzliche Regelung.

Dieser Zustand der Rechtszersplitterung ist um so unerfreulicher, als viele Gesellschaften Strecken in mehreren Ländern betreiben. Eine reichsrechtliche Regelung des Privatbahnwesens steht bevor.[12])

4. Voraussetzungen der Privatbahnbegründung.

Da die Eisenbahnhoheit dem Staat zusteht, dürfen Eisenbahnen nur mit staatlicher Genehmigung gebaut und betrieben werden. Die Gewerbefreiheit hat für Eisenbahnen nie gegolten; § 6 GewO besagt, daß die GewO keine Anwendung auf Eisenbahnunternehmungen findet. Die staatliche Erlaubnis wird dem Unternehmer durch

5) Entsch. des StGH in RGZ 109, Anh. S. 10.
6) GS S. 505.
7) GVBl 309.
8) RegBl 277.
9) GVBl 824.
10) RegBl 273.
11) GBl 171.
12) Eltz-Rübenach, ZADR 1936, 846 f.

Verleihung eines Privilegs, einer Konzession, erteilt. Die Konzession ist ein Akt der Gesetzgebung. Sie überträgt das staatliche Eisenbahnunternehmungsrecht auf einen Privaten.

Das geplante Unternehmen muß den Charakter einer Großbahn haben, also nicht wie eine Klb nur von örtlicher Bedeutung sein. Ein Anspruch auf Konzessionierung besteht in keinem Falle. In Pr werden nur Aktiengesellschaften als Eisenbahnunternehmer konzessioniert (§ 1 EisbG), ebenso in Hessen. Die Bestimmungen über das Konzessionsverfahren in den einzelnen Ländern sind nicht mehr von großer Bedeutung, da der Ausbau unseres Eisenbahnnetzes so weit fortgeschritten ist, daß Neubauten kaum noch vorkommen. Häufiger kann der Fall der Umwandlung einer Klb in eine Großbahn praktisch werden; auch hierzu bedarf es einer Konzession, wenn, wie in Pr, für die Klb ein abweichendes Genehmigungsverfahren besteht.

5. Verfahren.

Für die Konzession war in Pr früher der König, dann das Staatsministerium zuständig. Seit dem Kriege ist nicht mehr nur das Land, sondern auch das Reich an der Konzessionierung von Großbahnen beteiligt. Nach Art. 94 WRV können Bahnen des allgemeinen Verkehrs nur vom Reiche oder mit seiner Zustimmung gebaut werden; wollte also ein Land eine Privatbahn konzessionieren, so hatte es vorher die Zustimmung des Reiches einzuholen. Das Recht der Konzessionierung blieb jedoch dem Lande. Das Reich konnte die Bahn selbst als Reichseisenbahn bauen oder es konnte der Konzessionierung durch das Land zustimmen. Selbst Privatbahnen konzessionieren konnte dagegen das Reich nicht.[13]) Dieser Zustand besteht heute selbstverständlich nicht mehr. Denn die Länder können, nachdem alle ihre Hoheitsrechte durch das Neuaufbaugesetz auf das Reich übergegangen sind, Bahnen nicht mehr aus eigenem Recht konzessionieren; sie werden nur noch „im Auftrage und im Namen des Reichs"[14]) tätig und nur „insoweit, als das Reich nicht allgemein oder im Einzelfalle" das Recht selbst ausübt. Auf Grund dieser Bestimmung hat sich der RVM die Konzessionierung neuer Privatbahnen vorbehalten.

Bei der Konzessionserteilung ist die Deutsche Reichsbahn maßgebend beteiligt, denn sie hat „das ausschließliche Recht, neue Eisenbahnen des allgemeinen Verkehrs, soweit sie in Zukunft zugelassen werden, auf ihre Kosten zu bauen und zu betreiben" (§ 10 II RBG). Die Reichsbahn kann also eine Bahn, die konzessioniert

---

13) Entsch. des StGH vom 18. 10. 1924, RGZ 109, Anh. S. 17.
14) § 1 der 1. VO über den Neuaufbau des Reiches, vom 2. 2. 1934, RGBl I 81.

werden soll, für sich in Anspruch nehmen und selbst bauen (§ 37 RBG). Nur, wenn die Reichsbahn an einer neuen Bahn nicht interessiert ist, kann das Recht zum Bau und Betrieb einem Dritten übertragen werden (§ 10 IV).

6. Pflichten des Privatbahnunternehmers.

Durch die Konzession wird dem Unternehmer die Pflicht auferlegt, die Bahn zu bauen und zu betreiben. Wird der Bau nicht innerhalb der festgesetzten Frist vollendet, so kann in Pr die Konzession zurückgenommen oder die Bahnanlage versteigert werden (§ 21 EisbG). Die Betriebspflicht wird durch die Konzession auferlegt; ihr Inhalt ist praktisch der, daß die Eisenbahn einen Fahrplan aufstellen und einhalten muß.[15]) Schließlich trifft die Bahn eine Beförderungspflicht, d. h. die Pflicht, mit jedermann einen Beförderungsvertrag abzuschließen (Kontrahierungszwang, darüber s. u. S. 86).

7. Aufsicht.

Privatbahnen unterliegen seit dem Kriege nur noch der Reichsaufsicht (Art. 95 I WRV). Bis dahin bestand eine konkurrierende Staatsaufsicht (in Pr durch die Präsidenten der Staatsbahndirektionen als Kgl. Eisenbahnkommissare) und Reichsaufsicht (durch das Reichseisenbahnamt). Schon hier sei erwähnt, daß die Reichsaufsicht sich nur auf Bahnen des allgemeinen Verkehrs, nicht auf Klb erstreckt. Sie hat die Befolgung der Reichs- und Landesgesetze sowie die Einhaltung der Konzessionsbedingungen zum Gegenstand. Nach dem G über die Eisenbahnaufsicht vom 3. 1. 1920[16]) wird die Reichsaufsicht durch den RVM ausgeübt, der sie gemäß § 40 RBG auf die RBDir übertragen hat.[17]) Der Präsident der RBDir übt sie unter der Bezeichnung „Reichsbevollmächtigter für Bahnaufsicht (RBvP)" aus.[18])

8. Tarife.

Eine allgemeine Regelung der Tarife der Privatbahnen fehlt. Das Reich hat nach Art. 95 III WRV die Aufsicht über das Tarifwesen, wobei es auf gleichmäßige und niedrige Eisenbahntarife hinzuwirken hat; doch steht ihm weder Festsetzung noch Genehmigung der Tarife zu. Auch die EVO bestimmt in § 6 nur, daß die Tarife veröffentlicht werden müssen, jedoch nichts über den Inhalt. In Pr ist der Unternehmer für die ersten 3 Jahre in der Festsetzung der Tarife frei (§ 26 EisbG). Für die folgende Zeit ist im EisbG eine genaue Berechnungsmethode vorgesehen; doch pflegen die Tarife

15) Fritsch, S. 244 f.
16) RGBl 13.
17) Erl vom 27. 9. 1924, RVBl A 223 (Die Gruppe Bayern besteht nicht mehr).
18) Reichsbahn 1936, 317.

durch die Konzession einer besonderen Regelung unterworfen zu werden. Ueber die Einhaltung dieser Regelung hat die Aufsichtsbehörde zu wachen.

9. Ende der Privatbahn.

Die Konzession kann auf Zeit oder für dauernd erteilt werden; letzteres bildet die Regel. Wird sie auf Zeit erteilt, so erlischt sie mit Ablauf der vorgesehenen Frist; doch kann die oberste Aufsichtsbehörde, also der RVM, die Verlängerung der Genehmigung auf unbestimmte Zeit anordnen, wenn die Weiterführung der Bahn im öffentlichen Interesse erforderlich ist (Reichsgesetz über die Verlängerung zeitlich begrenzter Genehmigungen von Eisenbahnen des öffentlichen Verkehrs, vom 26. 6. 1936;[19]) bei Wegfall dieser Voraussetzung kann der RVM mit einjähriger Frist das Ende der Genehmigung herbeiführen; während der verlängerten Genehmigung finden die Konzessionsbedingungen, vor allem die Betriebspflicht, weiter Anwendung, so daß der Unternehmer die Fortführung des Betriebes nicht ablehnen kann. Die Konzession kann in Pr in gewissen Fällen zurückgenommen werden, z. B. wenn die Bahn nicht innerhalb der festgesetzten Frist eröffnet wird oder die Gesellschaft die Konzessionsbedingungen, vor allem die Betriebspflicht, nicht erfüllt (§ 47 EisbG). Abgesehen von diesen Fällen ist eine Zurücknahme der Konzession nur nach § 70 Einl. ALR aus überwiegenden Gründen des gemeinen Wohls gegen Entschädigung möglich.

Die Privatbahn kann ihr Ende nicht selbst durch Einstellung des Betriebes herbeiführen, da sie zur Führung des Betriebes verpflichtet ist und dazu angehalten werden kann. Eine Störung des Eisenbahnbetriebs durch Pfändung von Fahrbetriebsmitteln verhindert das G betr. die Unzulässigkeit der Pfändung von Eisenbahnfahrbetriebsmitteln vom 3. 5. 1886.[20]) Weiterhin wird durch G vom 7. 3. 1934[21]) eine Einschränkung oder Stillegung des Betriebs durch Konkurs über das Vermögen des Bahneigentümers, durch Zwangsvollstreckung in unbewegliche Gegenstände und Verwertung sicherungsübereigneter Fahrbetriebsmittel an die Genehmigung der Aufsichtsbehörde geknüpft.

Eine weitere Endigungsmöglichkeit der Privatbahn ist die freiwillige oder zwangsweise Verstaatlichung. Nach § 42 Pr. EisbG hat der Staat das Recht, die Eisenbahn gegen vollständige Entschädigung anzukaufen. Dieser zwangsweise Erwerb ist erst nach 30 Jahren nach der Betriebseröffnung möglich, doch hat sich der Staat

---

19) RGBl II 215.
20) RGBl 131.
21) G über Maßnahmen zur Aufrechterhaltung des Betriebes von Bahnunternehmen des öffentlichen Verkehrs, vom 7. 3. 1934, RGBl II 91.

in einigen neueren Konzessionen das Recht vorbehalten, die Bahn schon früher zu erwerben.[22]) Die Uebernahme geschieht durch einfache Erklärung, die ein Jahr vorher angekündigt werden muß. Ueber die Höhe der Entschädigung ist der Rechtsweg zulässig.[23]) — Aehnliche Bestimmungen finden sich in den Eisenbahngesetzen der anderen Länder. — Die Länder haben diese Erwerbsrechte auf Verlangen dem Reich zu übertragen (Art. 89 II WRV), können sie aber auch, soweit das Reich davon keinen Gebrauch macht, selbst ausüben.

Das Uebernahmerecht des Staates ist nicht oft praktisch geworden; die gesamte Verstaatlichungsaktion in Pr im 19. Jhdt. wurde auf dem Wege freiwilliger Vereinbarung durchgeführt. Die zukünftige Verreichlichung der Privatbahnen kann, wenn nötig, auf dem Wege über § 42 Pr. EisbG und die entsprechenden Bestimmungen der andern Länder nach Abtretung der Erwerbsrechte an das Reich erfolgen; doch müssen die Bestimmungen über die Entschädigung geändert werden. Nach § 42 Pr. EisbG ist volle Entschädigung zu gewähren. Dies wird bei der Unrentabilität vieler Privatbahnen nicht in Frage kommen, vielmehr wird sich die Privatbahn damit begnügen müssen, daß die Entschädigung nach dem wirklichen Ertragswert berechnet wird,[24]) auch wenn die Aktionäre dabei einen Teil ihres Kapitals verlieren oder sogar in Einzelfällen gar keine Entschädigung in Frage kommt. Eine langsame Uebernahme aller Privatbahnen durch die Reichsbahn nach Maßgabe ihrer finanziellen Leistungsfähigkeit war geplant, wie während des Jahres 1936 wiederholt von amtlicher Seite erklärt wurde.[25]) Doch hat sich neuerdings Staatssekretär Kleinmann dahin geäußert,[26]) daß eine Uebernahme nur in solchen Einzelfällen in Frage komme, in denen sie im staats- oder verkehrspolitischen Interesse, z. B. zur Sicherung der Aufrechterhaltung des Verkehrs, dringend notwendig sei. Auch anläßlich der Verstaatlichung der Lübeck-Büchener Eisenbahngesellschaft und der Braunschweigischen Landeseisenbahngesellschaft im November 1937 ist vom RVM darauf hingewiesen worden, daß diese Verstaatlichung keine Abkehr von dem Grundsatz bedeute, daß die Privatbahnen auch in Zukunft in ihrer Selbständigkeit erhalten bleiben sollen.

---

22) Fritsch, S. 430.

23) RGZ 125, 216 ff.

24) Eltz-Rübenach, ZADR 1936, 847.

25) Der RVM auf der Tagung der Reichsverkehrsgruppe Schienenbahnen im Dezember 1936; dazu Kremeier, Einheit des Eisenbahnverkehrs! VR 1937, 1.

26) Auf der 34. fachwissenschaftlichen Tagung der Betriebsleiter-Vereinigung Deutscher Privateisenbahnen und Kleinbahnen; s. Kremeier, VR 1937, 330.

III. Die Kleinbahnen.

1. Begriff.

Der Begriff der Klb ist nur landesrechtlich festgelegt und allgemein nur negativ zu definieren: es sind die Eisenbahnen, die nicht dem allgemeinen Verkehr dienen. Zu den Klb gehörten nach früherem pr. Recht die „nebenbahnähnlichen Klb" und die „Straßenbahnen"[1]). Für die Strb, d. s. die dem Orts- oder Nachbarorts-Personenverkehr dienenden Bahnen, ist durch das PBG von 1934 Reichsrecht geschaffen worden; sie unterstehen also nicht mehr wie bisher der landesrechtlichen Klbgesetzgebung. Da zu den Klb demnach heute nur noch die ehemaligen nebenbahnähnlichen Klb gehören, sind diese einfach als „Klb" zu bezeichnen.

Klb sind also die nicht dem allgemeinen Verkehre dienenden öffentlichen Schienenbahnen, die nicht Strb sind. Sie ähneln den Nebenbahnen des allgemeinen Verkehrs; ein genaues Unterscheidungsmerkmal fehlt.[2]) Der Unterschied ist nur ein gradueller, während der Unterschied zwischen Strb und allen andern Schienenbahnen ein wesensmäßiger ist, wegen der ganz andersartigen Zweckbestimmung der Strb. Daher ist der Unterschied zwischen Klein- und Großbahnen in der Praxis auch vielfach verwischt[3]) und durch die Entwicklung der einzelnen Bahnen überholt; manche Bahn, die als Privatbahn (also Bahn des allgemeinen Verkehrs) konzessioniert ist, wird von mancher Klb an Bedeutung für den allgemeinen Verkehr weit übertroffen. Ob eine Bahn Klein- oder Großbahn ist, ist mit Sicherheit nur daraus zu entnehmen, ob sie (in Pr) als Klb nach dem KlbG zugelassen oder als Großbahn nach dem EisbG von 1838 konzessioniert ist. Bei Neubauten von Bahnen des öffentlichen Verkehrs und etwaigen Umwandlungen von Klein- in Großbahnen entscheidet der RVM, ob die Bahn dem allgemeinen Verkehr dient oder nicht (§ 11 RBG); er hat vorher die beteiligte Landesregierung zu hören, denn diese ist an der Entscheidung aus folgenden Gründen interessiert: entscheidet der RVM, daß die Bahn dem allgemeinen Verkehr dient, so kann das Land sie nicht konzessionieren, während es sie als Klb ohne Mitwirkung des Reichs genehmigen könnte. Im gleichen Fall fällt die Bahn unter das Betriebsmonopol der Deutschen Reichsbahn, kann also nur bei deren Desinteressement gebaut werden, während die Reichsbahn auf Klb keinen Einfluß hat.

---

1) Die Unterscheidung stammt nicht aus dem pr. KlbG selbst, sondern erst aus der AusfAnw dazu vom 13. 8. 1898, Einleitung.

2) Z. B. ist die Spurweite kein entscheidendes Merkmal; auch Bahnen des allgemeinen Verkehrs haben oft Schmalspur, und umg.

3) Z. B. ist die Berliner Stadt- und Ringbahn eine Hauptbahn, während die Hoch- und Untergrundbahn früher dem KlbG unterstand und jetzt als Strb gilt.

Preußen hatte mit der Schaffung des Begriffs der Klb durch sein KlbG von 1892 bezweckt, Zulassung und Bau von Klb dadurch zu fördern, daß es sie gegenüber dem EisbG von 1838 erleichterten Bestimmungen unterwarf. Mit dem heute so gut wie vollendeten Ausbau unseres Eisenbahnnetzes ist dieser legislatorische Zweck erfüllt. Die Unterscheidung von Klb und Privatbahnen, die, wie wir sahen, in der Praxis Schwierigkeiten bereitet und vielfach durchbrochen ist, hat daher ihre Berechtigung verloren; die Kleinbahnen selbst fordern die Aufhebung dieser Unterscheidung.[4]) Dieser Wunsch wird erfüllt werden; das kommende Reichsprivateisenbahngesetz wird alle nicht reichseigenen öffentlichen Eisenbahnen umfassen und den Unterschied von Klb und Privatbahnen des allgemeinen Verkehrs beseitigen.[5])

2. Bedeutung der Kleinbahnen.

Die Bedeutung der Klb wird im allgemeinen stark unterschätzt. Es bestehen (August 1936) 299 Klbbetriebe[6]) mit einer gesamten Streckenlänge von 9369 km, d. s. ungefähr 14% der gesamten Bahnlänge des Reichs. 95% der Klb besitzen einen eigenen Bahnkörper; 46% sind schmalspurig; also haben über die Hälfte der Klb die Normalspurweite von 1,435 m, die in ganz Europa außer Rußland und der Pyrenäenhalbinsel für Vollbahnen international festgelegt ist. Die Schmalspurbahnen haben eine Spurweite von 100 oder 75 cm, 276 km haben sogar nur 60 cm! (Davon 217 km der Mecklenburg-Pommerschen Schmalspurbahn.) Die Klb beförderten 1935 66 Millionen Personen (Privatbahnen 57, Reichsbahn 1489 Mio). Das bei weitem bedeutendste Klbland ist Preußen; 93% aller Klb liegen dort. Innerhalb Pr's finden sich die meisten Klb in den weniger dicht besiedelten östlichen Provinzen; in Pommern sind 41% aller Bahnen Klb! Dagegen gibt es in Bayern, Sachsen und Württemberg zusammen nur 40 km Klb.

Die finanzielle Lage der meisten Klb ist schlecht. Sie werden vom Reich, Pr und den Kommunalverbänden durch Darlehen und Zuschüsse von Fall zu Fall subventioniert. Viele Klb werden auch von der öffentlichen Hand verwaltet; so betreiben die Provinzen Pommern 20, Sachsen 15, Brandenburg 14, die Reichsbahn 4 Klb.

3. Rechtsquellen.

Für Klb gilt nach wie vor nur Landesrecht, abgesehen von den reichsrechtlichen Bestimmungen, die für alle Eisenbahnen gelten,

4) Wilmowsky, VW 1936, 221.
5) Eltz-Rübenach, ZADR 1936, 846; VW 1936, 236; Staatssekretär Kleinmann auf der 34. Tagung der Betriebsleiter-Vereinigung Deutscher Privateisenbahnen und Kleinbahnen, VR 1937, 330.
6) Zahlen nach Mitteilung der Reichsverkehrsgruppe Schienenbahnen, ferner aus Teubert, ArchEW 1936, 357; Wilmowsky, VW 1936, 221 ff.; Wehrspan VW 1936, 628.

wie z. B. die frachtrechtlichen Bestimmungen des HGB nach Maßgabe des § 473 das., der § 6 GewO (auch Klb unterliegen nicht der GewO), das RHG.

Die Klb sind nicht in allen Ländern Gegenstand einer besonderen gesetzlichen Regelung. Klbgesetze bestehen in Pr (s. u.) und Mecklenburg-Schwerin.[7]) In den andern Ländern unterliegen die Klb meist dem allgemeinen Eisenbahnrecht; die Gesetze von Baden[8]) und Oldenburg[9]) gelten ausdrücklich auch für Klb. In Bayern,[10]) Württemberg[11]) und Sachsen[12]) werden die Klb denselben Konzessionsbestimmungen unterworfen wie die Großbahnen, ohne besonders behandelt zu sein.

Da das Klbrecht noch in weit größerem Umfange Domäne des Landesrechts ist als das Recht der Privateisenbahnen des allgemeinen Verkehrs, das schon stark mit Reichsrecht durchsetzt ist, empfiehlt es sich, im folgenden eine Darstellung des wichtigsten Landesrechts, nämlich des preußischen, zu geben.

Preußisches Kleinbahnrecht.

4. Voraussetzungen der Kleinbahnbegründung.

In Pr gilt das G über Klb und Privatanschlußbahnen vom 28. 7. 1892,[13]) dessen § 1 I bestimmt:

> „Kleinbahnen sind die dem öffentlichen Verkehr dienenden Eisenbahnen, welche wegen ihrer geringen Bedeutung für den allgemeinen Eisenbahnverkehr dem Gesetze über die Eisenbahnunternehmungen vom 3. November 1838 nicht unterliegen."

Nach Abs. II gelten insbes. als Klb solche Bahnen, die hauptsächlich den örtlichen Verkehr innerhalb eines Gemeindebezirks vermitteln, sowie Bahnen, die nicht mit Lokomotiven betrieben werden. Das erste Beispiel dieses Absatzes stimmt heute nicht mehr, da diese Bahnen, wenn sie, wie in der Regel, hauptsächlich dem Personenverkehr dienen, nicht mehr dem KlbG unterstehen, sondern als Strb dem PBG.[14]) Das zweite Beispiel hat den größten Teil seiner Bedeutung verloren, da es keine Pferdebahnen mehr gibt, die rechtlich als Klb gelten; die letzten, in Zerbst (Anhalt) und Jüter-

---

7) VO vom 10. 5. 1898 betr. Klb, RegBl 151.
8) G, das Genehmigungsverfahren bei Eisenbahnanlagen betr., vom 23. 6. 1900, GVBl 824.
9) G betr. die nichtstaatlichen Eisenbahnen, vom 7. 1. 1902, GBl 171.
10) Art. 8 I Z. 1 des G betr. das Gewerbswesen, vom 30. 1. 1868, GVBl 309.
11) G betr. den Bau von Eisenbahnen, vom 18. 4. 1843, RegBl 277.
12) Ohne gesetzliche Grundlage; s. Glöggler, S. 8.
13) GS 225; dazu AusfAnw vom 13. 8. 1898, EVBl 225; abgedruckt bei Hein-Krüger, II, S. 20 ff.
14) In Mecklenburg unterlagen Strb von jeher nicht dem Klbrecht; § 37 II Z. 1 der VO vom 10. 5. 1898.

bog, wurden im August 1928 durch Kraftomnibusse ersetzt.[15]) Doch fallen hierunter z. B. Seilbahnen, bei denen das Gewicht des bergabfahrenden Wagens den anderen Wagen bergauf zieht.

Vor Erlaß des KlbG unterlagen die Klb dem allgemeinen Polizeirecht; eine Konzessionierung auf Grund des EisbG von 1838 fand nicht statt. Das KlbG hatte den Zweck, den Klbbau zu fördern; deshalb führte man keinen Konzessionszwang wie bei Großbahnen ein, sondern unterwarf die Klb nur einem vereinfachten polizeilichen Genehmigungsverfahren. Abgesehen davon, daß es sich um eine Klb, keine Bahn des allgemeinen Verkehrs, handeln und der Antragsteller bei Benutzung öffentlicher Wege die Zustimmung des Wegeunterhaltungspflichtigen beibringen muß, werden von der Genehmigungsbehörde nur einige bestimmte Punkte geprüft, darüber s. den folgenden Abschnitt. Bei Vorliegen dieser Voraussetzungen besteht ein Anspruch auf Genehmigung. Die Genehmigung stellt kein Privileg dar, sondern nur eine polizeiliche Erlaubnis, ähnlich der gewerbepolizeilichen „Konzession" nach § 16 GewO.[16])

5. Verfahren.

Zuständig zur Erteilung der Genehmigung ist (bei Klb mit Maschinenkraft) der RegPräs (in Berlin[17]) der PolPräs, im Siedlungsverband Ruhrkohlenbezirk der Verbandspräsident) im Einvernehmen mit der RBDir. Dem Antrag sind die zur Beurteilung des Unternehmens in technischer und finanzieller Hinsicht erforderlichen Unterlagen, insbes. ein Bauplan, beizufügen (§ 5); ferner ist, soweit ein öffentlicher Weg benutzt werden soll, die Zustimmung des Wegeunterhaltungspflichtigen beizubringen. Die Genehmigungsbehörde hat zunächst die Stellungnahme des RVM einzuholen, da eine Genehmigung nicht in Frage kommt, wenn dieser die Bahn als Bahn des allgemeinen Verkehrs anspricht (§ 11 RBG). Wird der Charakter als Klb bejaht, so findet die nähere Prüfung des Antrags statt, die sich beschränkt auf

„1. die betriebssichere Beschaffenheit der Bahn und der Betriebsmittel,

2. den Schutz gegen schädliche Einwirkungen der Anlage und des Betriebes,

3. die technische Befähigung und Zuverlässigkeit der in dem äußern Betriebsdienste anzustellenden Personen,

4. die Wahrung der Interessen des öffentlichen Verkehrs." (§ 4 KlbG).

---

15) Die letzte noch bestehende Pferdebahn, die Inselbahn auf Spiekeroog, gilt als Strb.

16) Fritsch, S. 78; OVG 83, 385.

17) In Berlin gibt es 2 Klb: die Industriebahn Tegel—Friedrichsfelde und die Bahn Neukölln—Mittenwalde. (Ferner eine Privatbahn: die Niederbarnimer Eisenbahn Reinickendorf-Rosenthal—Basdorf.)

Im Rahmen des Punkt 4, nicht darüber hinaus, kann eine Prüfung der Bedürfnisfrage stattfinden; doch kann die Genehmigung wegen Mangels an Bedürfnis allein nicht versagt werden.[18])

6. Pflichten des Kleinbahnunternehmers.

Durch die Genehmigung kann dem Unternehmer die Bau- und Betriebspflicht auferlegt werden (§ 11), die nicht ohne weiteres kraft Gesetzes besteht. Die Auferlegung bildet die Regel; sie kann z. B. unterbleiben bei Bahnen, die lediglich Vergnügungszwecken dienen, wie Drahtseilbahnen auf Aussichtspunkten (AusfAnw zu § 11). Wird die Frist zur Ausführung der Bahn und Betriebseröffnung nicht eingehalten, so können dem Unternehmer Geldstrafen auferlegt oder die Genehmigung für erloschen erklärt werden (§§ 11, 23).

7. Aufsicht.

Die Klb unterliegen der Aufsicht rücksichtlich der Erfüllung der Genehmigungsbedingungen und der Vorschriften des KlbG (§ 22). Eine Reichsaufsicht über Klb besteht nicht, abgesehen davon, daß oberste Aufsichtsbehörde für die pr. Klb der RuPrVM ist. Aufsichtsbehörde ist die Genehmigungsbehörde, also der RegPräs (usw.) zusammen mit der RBDir, wobei von letzterer die technische Aufsicht selbständig ausgeübt wird. Der Präsident der RBDir führt die Aufsicht unter der Bezeichnung „Der Reichsbevollmächtigte für Bahnaufsicht (RBvKl)".[19])

8. Tarife.

Ueber Fahrplan und Beförderungspreise ist bei der Genehmigung „das Erforderliche festzustellen" (§ 14). Dem Unternehmer ist die Pflicht aufzuerlegen, Beförderungsbedingungen, Beförderungspreise und Fahrpläne der Aufsichtsbehörde mitzuteilen. In ihrer Festsetzung ist er für einen Zeitraum von mindestens 5 Jahren seit Betriebseröffnung frei, alsdann hat die Behörde den Höchstbetrag der Beförderungspreise festzustellen.

9. Ende der Kleinbahn.

Die Genehmigung für Klb wird auf Zeit oder für dauernd erteilt;[20]) sie soll im allgemeinen bei Bahnen, die öffentliche Wege benutzen, zeitlich begrenzt werden (AusfAnw zu § 13), doch bildet auch hier die dauernde Genehmigung die Regel.[21]) Das Gesetz über die Verlängerung zeitlich begrenzter Genehmigungen von

18) Fritsch, S. 80; Hein-Krüger, I, S. 45.
19) Reichsbahn 1936, 317.
20) In Baden nur auf Zeit, § 7 des G vom 23. 6. 1900.
21) So sind die nach KlbG erteilten Genehmigungen der Berliner Strb nicht zeitlich begrenzt.

Eisenbahnen des öffentlichen Verkehrs[22]) gilt auch für Klb; danach können solche Genehmigungen unter Fortgeltung der Genehmigungsbedingungen, also vor allem der etwaigen Betriebspflicht, verlängert werden, wenn die Weiterführung der Bahn im öffentlichen Interesse erforderlich ist.

Bei Verzögerung des Baues oder der Betriebseröffnung kann die Genehmigung durch die Aufsichtsbehörde für erloschen erklärt werden (§ 23). Bei Betriebsunterbrechung und wiederholten wesentlichen Verstößen gegen die Verpflichtungen des Unternehmers kann die Genehmigung auf Klage der Genehmigungsbehörde vom OVG zurückgenommen werden. — Eine Betriebseinstellung vor Ablauf der Genehmigung ist nicht zulässig, wenn dem Unternehmer die Betriebspflicht auferlegt ist. — Die Gesetze zum Schutze gegen Betriebsbehinderung durch Pfändung oder Konkurs (s. S. 24) gelten auch für Klb.

Auch bei Klb ist wie bei Privatbahnen eine Zwangsverstaatlichung vorgesehen. § 30 bestimmt:

> „Haben Kleinbahnen nach Entscheidung des Staatsministeriums eine solche Bedeutung für den öffentlichen Verkehr gewonnen, daß sie als Teil des allgemeinen Eisenbahnnetzes zu behandeln sind, so kann der Staat den eigentümlichen Erwerb solcher Bahnen gegen Entschädigung des vollen Wertes nach einer mit einjähriger Frist vorangegangenen Ankündigung beanspruchen."

Die Ausübung dieses Rechts ist nicht von einer längeren Frist seit Betriebseröffnung wie bei Privatbahnen abhängig.[23]) Ueber die Höhe der Entschädigung ist der Rechtsweg zulässig. Von dieser Bestimmung ist bisher nicht Gebrauch gemacht worden;[24]) wo Verstaatlichungen von Klb vorkamen, gingen sie auf dem Wege freier Vereinbarung vor sich. Der RVM kann die Abtretung dieses Erwerbsrechtes verlangen, wenn er die Bahn als Bahn des allgemeinen Verkehrs ansieht; diese Bestimmung findet sich nicht wie die entsprechende für Privatbahnen in der WRV, sondern in § 14 II des jetzt aufgehobenen Staatsvertrages von 1920 und ergibt sich heute aus dem allgemeinen Uebergange der Hoheitsrechte der Länder auf das Reich durch das NeuaufbauG. Eine Verreichlichung von Klb ist bei solchen Bahnen zu erwägen, die von größerer Bedeutung für den allgemeinen Verkehr sind und allgemeinwirtschaftlichen Zwekken dienen. Eine Entschädigung in Höhe des vollen Wertes, wie § 30 KlbG sie vorsieht, wird allerdings angesichts der Finanzlage des Reichs bei unrentabeln Bahnen nicht in Frage kommen.

---

22) Vom 26. 6. 1936, RGBl II 215.
23) In Mecklenburg erst nach 10 Jahren, § 21 der VO vom 10. 5. 1898.
24) Wilmowsky, VW 1936, 223.

IV. Die Straßenbahnen.

1. Begriff.

„Straßenbahnen sind Schienenbahnen, die ausschließlich oder überwiegend dem öffentlichen Personenverkehr innerhalb der Orte dienen, ferner solche, die trotz der Verbindung von Nachbarorten infolge ihrer hauptsächlichen Bestimmung für den Personenverkehr und ihrer baulichen und betrieblichen Einrichtungen den Ortsstraßenbahnen ähneln.

Als Straßenbahnen gelten auch die auf straßenfreiem Bahnkörper liegenden, dem öffentlichen Personenverkehr innerhalb der Orte oder dem Nachbarortsverkehr dienenden Hoch- und Untergrundbahnen." (§ 3 PBG).

Die Strb unterstanden bis 1934 dem Landesrecht, in Pr dem KlbG von 1892. Von den andern Schienenbahnen unterscheiden sie sich durch 2 Merkmale: dadurch, daß sie nur innerhalb der Orte oder zwischen Nachbarorten verkehren, und dadurch, daß sie ausschließlich oder überwiegend dem Personenverkehr dienen.[1]) Der Gesetzgeber hat sie daher mit den andern Straßenverkehrsmitteln (Kraftfahrzeug und Fuhrwerk) zusammen im G über die Beförderung von Personen zu Lande vom 4. 12. 1934[2]) geregelt. Ich behandele sie trotzdem mit den Eisenbahnen zusammen, weil sie eben „Schienenbahnen" sind wie diese und einer Eisenbahn mehr ähneln als einem Kraftfahrzeug, ferner weil sie in enger Anlehnung an das Klbrecht geregelt sind und schließlich, weil sie privatrechtlich mit den Eisenbahnen zusammengehören, da vor allem die wichtigste privatrechtliche Frage, die der Haftpflicht, im RHG für alle Schienenbahnen einschließlich der Strb geregelt ist.

Strb sind grundsätzlich nur innerörtliche Bahnen; Verbindungen von Nachbarorten gelten nur als Strb, wenn sie in Bau und Betrieb den Ortsstrb ähneln; das schließt nicht aus, daß sie auf eigenem Bahnkörper verkehren können. Genaue Unterscheidungsmerkmale lassen sich nicht aufstellen; meist wird schon der Sprachgebrauch den richtigen Weg weisen. Bei Zweifeln über den Charakter einer Bahn als Strb entscheidet die höhere Verwaltungsbehörde, in deren Bezirk die Strb betrieben wird oder betrieben werden soll, nach Anhörung des Reichsbevollmächtigten für Bahnaufsicht; in diesem Fall entscheidet also nicht der RVM selbst über die Einreihung einer Bahn; das macht aber keinen großen Unterschied, da er gegenüber den Entscheidungen der höheren Verwaltungsbehörde Beschwerdeinstanz ist.

---

1) 21 Strb betreiben auch Güterverkehr.

2) RGBl I 1217, jetzt gültig i. d. F. des Gesetzes zur Aenderung des G über die Beförderung usw. vom 6. 12. 1937, RGBl I 1319; Begründung dazu RAnzeiger Nr. 288 vom 14. 12. 1937; dazu DVO vom 26. 3. 1935, RGBl I 473.

Zu den Strb gehören auch Schwebebahnen;[3]) nicht jedoch Omnibusse, die wie die Strb Elektrizität aus einer Oberleitung beziehen,[4]) wie der Berliner „Obbus"; denn nicht die Art der Stromzufuhr, sondern die Schienengebundenheit ist das Kennzeichen der Strb. Ueberhaupt ist die Art des Antriebs gleichgültig; so gehört zu den Strb auch die letzte noch in Deutschland existierende Pferdebahn, nämlich die Inselbahn auf Spiekeroog.[5]) Ferner gehören zu den Strb nach § 3 II PBG die Hoch- und Untergrundbahnen (Berlin und Hamburg).

2. Bedeutung der Straßenbahnen.

Die Strb spielen immer noch im Ortsverkehr die weitaus größte Rolle. Im Vergleich mit den anderen Schienenbahnen fallen sie auf durch die riesige Zahl der beförderten Personen, die die der Reichsbahn um das Doppelte übertrifft, nämlich 2,869 Milliarden (1935). Selbstverständlich erreichen die Strb in der Zahl der Personenkilometer bei weitem nicht die Reichsbahn, da die Fahrgäste der Strb nur kurze Strecken zurücklegen. Die durchschnittliche Fahrtstrecke auf der Straßenbahn beträgt nur etwas über 4 km, im Fernverkehr jedoch 34 km. Doch spielt auch bei der Reichsbahn der Nahverkehr eine große Rolle: ⅓ aller Reisenden werden allein im Stadt- und Vorortverkehr von Berlin und Hamburg befördert![6])

Es gibt 173 Strbbetriebe in Deutschland mit einer Streckenlänge von 6037 km. Davon stellt fast den 10. Teil die Berliner Strb dar mit 574 km Betriebslänge; die Hamburger Strb hat 220 km. An Hoch- und Untergrundbahnen besitzen Berlin 76 km mit 94 Bahnhöfen, Hamburg 40 km.

Anschließend seien noch einmal die wichtigsten Zahlen der einzelnen Schienenbahnarten zum Vergleich zusammengestellt:[7])

	Reichsbahn	Privatbahn	Klb	Strb
Zahl der Betriebe	—	127	299	173
Bahnlänge in km	54 375	4 732,7	9 369,0	6 037,1
Beförderte Personen Mio	1 611	56,8	66,0	2 868,8

3) Z. B. Elberfeld-Barmen.
4) Mosse-Heymann, HGB, vor § 453, 2; Eger, Reichshaftpflichtgesetz, S. 46. In Italien gelten für sie die Bestimmungen für Strb (Art. 54 a. E. der Kgl. VO vom 8. 12. 1933). Ferner werden nach dem neuen tschechoslovakischen Eisenbahngesetz von 1937 die „Trolleybusse" zu den Eisenbahnen gerechnet (§ 1); das österreichische Kraftfahrgesetz von

Die meisten Strb werden als gemischtwirtschaftliche Unternehmen von den Gemeinden betrieben; so ist das Aktienkapital der größten Strbgesellschaft, der Berliner Verkehrs AG, zu 100% in Händen der Stadt Berlin.[8]) Solche gemischtwirtschaftlichen Betriebe unterliegen dem G zur Ordnung der Arbeit in öffentlichen Verwaltungen und Betrieben.[9]) Ihre öffentlichrechtliche Stellung kommt z. B. auch darin zum Ausdruck, daß das Personal der BVG das Hoheitszeichen trägt.

3. Voraussetzungen der Genehmigung.

Voraussetzung der Genehmigung ist nach § 9 PBG, daß der Antragsteller zuverlässig ist, die Sicherheit und Leistungsfähigkeit des Betriebs gewährleistet ist und das Unternehmen den Interessen des öffentlichen Verkehrs nicht zuwiderläuft, ferner daß ein Bedürfnis vorhanden ist. Außerdem muß der Wegeunterhaltungspflichtige zustimmen, wofür er ein Entgelt beanspruchen kann; die Genehmigungsbehörde kann seine Zustimmung ersetzen und das Entgelt festsetzen, wenn keine Einigung zustandekommt (§ 15). Ein Anspruch auf Erteilung besteht auch bei Vorliegen dieser Voraussetzungen nicht (§ 12 DVO).

Bei Prüfung der Leistungsfähigkeit ist zu berücksichtigen, daß dem Unternehmer durch die Genehmigung die Betriebspflicht auferlegt wird. Da als Strbunternehmer meist Gemeinden oder gemischtwirtschaftliche Unternehmen auftreten, wird sich die Prüfung in diesen Fällen im allgemeinen mit der Feststellung begnügen können, ob die Finanzierung gesichert ist. Die Prüfung, ob die Interessen des öffentlichen Verkehrs gewahrt sind, hat sich außer auf das Verkehrsbedürfnis auch auf die Linienführung, die Zahl der täglichen Fahrten, die Wahl der Halteplätze usw. zu erstrecken (§ 11 DVO); das Unternehmen läuft nach Abs. II das. den Interessen des öffentlichen Verkehrs insbes. dann zuwider,

> „1. wenn es auf Wegen durchgeführt werden soll, die sich wegen ihres Bauzustandes für diesen Verkehr nicht eignen,

---

1937 bestimmt, daß „an Kraftleitungen gebundene" Straßenfahrzeuge keine Kraftfahrzeuge sind.

5) Die Langeooger Inselbahn, die bis zu ihrer Zerstörung im Herbst 1936 als Pferdebahn betrieben wurde, ist seit Juli 1937 motorisiert.

6) Nämlich (1936) 527 Mio von insgesamt 1611 Mio beförderten Personen.

7) Zahlen der Reichsbahn für 1936, der andern Bahnen für August 1936 (beförderte Personen 1935) nach Mitteilung der Reichsverkehrsgruppe Schienenbahnen.

8) Sie beförderte 1936 950,6 Mio Personen, davon 571 Mio mit der Straßenbahn, 218 Mio mit der U-Bahn und 162 Mio mit dem Omnibus.

9) Vom 23. 3. 1934, RGBl I 220.

2. wenn es bereits vorhandenen Verkehrsunternehmen einen unbilligen Wettbewerb bereitet oder ihrer dem öffentlichen Bedürfnis mehr entsprechenden Ausgestaltung vorgreift."

Diese Bestimmung bietet die Handhabe zu einem planvollen Aufbau des Verkehrs. Ein Wettbewerb wird vor allem in den Städten vorkommen, wo Strb- und Omnibusverkehr nicht in einer Hand vereinigt sind. Die Reichsbahn wird als Konkurrentin nur da in Frage kommen, wo sie, wie in Berlin, Hamburg und dem Ruhrgebiet, einen ausgesprochenen Nahverkehr betreibt. Im übrigen ist zu beachten, daß nicht jeder Wettbewerb ausgeschaltet werden soll, sondern nur der unbillige.

4. Verfahren.

Die für die Genehmigung zuständige Behörde bestimmt der RVM (§ 8 PBG i. d. F. vom 6. 12. 1937). Nach dem gegenwärtigen Rechtszustande ist zuständig (§ 8 a. F.) die höhere Verwaltungsbehörde, in Pr also wie bisher der RegPräs, in Berlin der PolPräs;[10] die Eisenbahnbehörde wirkt nur noch beratend mit. Eine Entscheidung des RVM, ob die Bahn dem allgemeinen Verkehr diene oder nicht, braucht entgegen dem früheren Rechtszustand nicht mehr herbeigeführt zu werden; die Genehmigungsbehörde entscheidet selbständig, ob das beantragte Unternehmen eine Strb ist oder nicht; ihre Entscheidung ist allerdings der Beschwerde an den RVM unterworfen.

Dem Antrag auf Genehmigung sind die Unterlagen beizufügen, aus denen sich das Vorliegen der Genehmigungsvoraussetzungen ergibt, ferner eine Uebersichtskarte, ein Bauplan nebst Kostenanschlag und die technischen Einzelheiten (s. § 7 II b DVO), schließlich die Zustimmung des Wegeunterhaltungspflichtigen. Vor der Entscheidung hat die Genehmigungsbehörde die RBDir und die Wegeunterhaltungspflichtigen zu hören, in Orten unter 50 000 Einwohnern und im Nachbarortsverkehr außerdem die Straßenbaubehörde. Die Genehmigungsbehörde braucht diese Stellen nicht zu hören, wenn sie aus eigener Kenntnis der Sachlage den Antrag ablehnen will oder der Antragsteller das Einverständnis aller Beteiligten nachweist. Ueber Widersprüche der gehörten Stellen entscheidet die Genehmigungsbehörde; gegen Zurückweisung des Widerspruchs steht dem Widersprechenden, gegen Ablehnung des Antrags dem Antragsteller das Recht zur Beschwerde an den RVM zu (§ 35). Die Genehmigung darf erst erteilt werden nach endgültiger Zurückweisung derjenigen Beschwerden, die sich auf das Nichtvorhandensein der Genehmigungsvoraussetzungen des § 9 beziehen.

---

10) Eine Liste der in den außerpreußischen Ländern zuständigen Behörden enthält § 1 DVO, entsprechend den teilweise veränderten politischen Verhältnissen berichtigt in RVBl B 1936, 381, s. ferner RVBl B 1937, 89.

Die Genehmigung erfolgt unter dem Vorbehalt der Ergänzung und Abänderung durch Feststellung des Bauplans, denn die Planfeststellung erfolgt im allgemeinen erst nach der Genehmigung, und zwar durch die Genehmigungsbehörde. Diese setzt ferner für die betriebsfertige Herstellung der Strb und die Betriebseröffnung eine Frist fest, bei deren Ueberschreitung sie die Genehmigung für erloschen erklären kann (§ 21). Zur Betriebseröffnung bedarf es schließlich einer besonderen Zustimmung der Genehmigungsbehörde, die auf Grund einer örtlichen Prüfung erteilt wird.

Die Genehmigung wird nur noch auf Zeit erteilt; ihre Dauer ist so ausreichend zu bemessen, daß der Verkehrsunternehmer innerhalb dieses Zeitraums sein Anlagekapital tilgen kann (§ 17 DVO); doch kann diese Bestimmung nur einen ungefähren Anhalt geben. Soweit, wie meist, bisher eine dauernde Genehmigung erteilt worden ist, behält es dabei sein Bewenden (§ 43 I S. 2).

Durch die Genehmigung wird dem Unternehmer ein subjektives öffentliches Recht übertragen,[11]) ähnlich wie bei der Konzessionierung nach dem PrEisbG, und anders als bisher, wo die Genehmigung nach dem PrKlbG nur eine polizeiliche Erlaubnis darstellte.

5. Pflichten des Straßenbahnunternehmers.

Die Genehmigung legt dem Unternehmer die Betriebspflicht auf (§ 23). Bisher bestand nach PrKlbG eine Betriebspflicht nicht von Gesetzes wegen, sondern nur im Einzelfall auf Grund der Genehmigungsbedingungen. Die absolute gesetzliche Betriebspflicht des PBG ist jedoch dadurch gemildert, daß die Genehmigungsbehörde den Strbunternehmer von ihr vorübergehend oder dauernd entbinden kann, wenn ihm die Weiterführung des Betriebs nicht mehr zugemutet werden kann (z. B. wegen nicht zu behebender Unrentabilität) oder für die Strb kein Bedürfnis mehr besteht (§ 31 DVO).

6. Aufsicht.

Die Strb unterliegt der Aufsicht der Genehmigungsbehörde (§ 11). Die technische Aufsicht kann der RVM anderen Stellen übertragen, was durch Erl. vom 6. 4. 1935[12]) geschehen ist. Danach wird die technische Aufsicht über Strb in Pr von den Präsidenten der RBDir unter der Bezeichnung „Reichsbevollmächtigter für Bahnaufsicht (RBvSt)“[13]) ausgeübt. Ferner unterliegt die Strb der Aufsicht der Wegeunterhaltungspflichtigen, die diese zur Bedingung ihrer nach § 15 erforderlichen Zustimmung zu machen pflegen.[14])

---

11) Müller, Straßenverkehrsrecht, S. 738; Hein, S. 64.
12) RVBl B 51.
13) Reichsbahn 1936, 317.
14) Glöggler, S. 39.

7. Tarife.

Beförderungspreise, Beförderungsbedingungen und Fahrpläne bedürfen von Betriebsbeginn an der Zustimmung der Genehmigungsbehörde, doch kann diese bei großen, erprobten Unternehmen auf die ausdrückliche Zustimmung verzichten. Die Preise sind darauf zu prüfen, „ob sie unter Berücksichtigung der wirtschaftlichen Lage des Unternehmens und einer ausreichenden Verzinsung und Tilgung des Anlagekapitals im Interesse des öffentlichen Verkehrs und des Gemeinwohls als angemessen angesehen werden können" (§ 26 DVO). Die Veröffentlichung der Tarife muß in mindestens einer Tageszeitung oder den zum Aufenthalt der Fahrgäste bestimmten Räumen erfolgen.

8. Ende der Straßenbahn.

Die Genehmigung endet, soweit nicht vor dem PBG dauernde Genehmigungen erteilt worden sind, mit Ablauf der Zeit, für die sie erteilt wurde. Eine Verlängerung nach dem G über die Verlängerung zeitlich begrenzter Genehmigungen von Eisenbahnen des öffentlichen Verkehrs [15]) ist nicht möglich, da dieses G nicht für Strb gilt. Dagegen gilt das G vom 7. 3. 1934 (s. S. 24) auch für Strb.[16])

Die Genehmigungsbehörde kann die Genehmigung wegen Verstoßes gegen die gesetzlichen Verpflichtungen oder die Genehmigungsbedingungen oder beim Eintritt anderer Umstände, die die Zuverlässigkeit des Unternehmers oder die Sicherheit und Leistungsfähigkeit des Betriebes nicht mehr als gewährleistet erscheinen lassen,[17]) zurücknehmen (§ 13 n. F.),[18]) ferner sie wegen Bauverzögerung für erloschen erklären, wogegen Beschwerde an den RVM möglich ist.

Eine Zwangsverstaatlichung ist im PBG nicht vorgesehen, dürfte auch bei Strb kaum in Frage kommen, da der Ortsverkehr nicht Sache des Staates ist.

B. Kraftfahrzeug- und Fuhrwerkverkehr.

Die gewerbsmäßige Personenbeförderung zu Lande, die nicht auf der Schiene, sondern auf der Straße vor sich geht, bedient sich als Verkehrsmittel des Kraftfahrzeugs oder, in abnehmendem Um-

15) Vom 26. 6. 1936, RGBl II 215.
16) Die Zuständigkeit bestimmt sich für Strb nach § 5 I d. G. i. Vbdg. m. § 34 II PBG n. F., dazu Begründung zum G vom 6. 12. 1937, RAnzeiger Nr. 288 vom 14. 12. 1937.
17) Auch bei wiederholter Nichtentrichtung von Sozialversicherungsbeiträgen, § 22 DVO.
18) Das war früher in Pr nur durch Entscheidung des OVG möglich.

fange, des Fuhrwerks. Nach der Art, wie dieser Verkehr betrieben wird, unterscheidet man Linienverkehr und Gelegenheitsverkehr. Linienverkehr ist eine dem öffentlichen Verkehr dienende Personenbeförderung, die mit einer bestimmten Regelmäßigkeit und Häufigkeit zwischen bestimmten Punkten stattfindet. Aller andere Verkehr ist Gelegenheitsverkehr.

Die Deutsche Reichspost und die Deutsche Reichsbahn betreiben Linien- und Gelegenheitsverkehr. Da bei diesen Anstalten entsprechend ihrer öffentlichen Bedeutung die gesetzliche Regelung eine andere ist als bei den privaten Unternehmern, so sind sie vorweg zu behandeln.

I. Die Deutsche Reichspost.

1. Rechtsstellung und Organisation der DRP.

Hauptgrundlage für die Rechtsstellung der DRP ist heute das G zur Vereinfachung und Verbilligung der Verwaltung vom 27. 2. 1934.[1]) Sein Kapitel II handelt von der DRP und bestimmt in Art. 1 § 2 in Anlehnung an § 1 des aufgehobenen Reichspostfinanzgesetzes:

> „Das Vermögen des Reichs, das dem Betriebe der Deutschen Reichspost gewidmet und in ihm erworben ist, und alle öffentlichen wie privaten Rechte und Verbindlichkeiten der Deutschen Reichspost sind als Sondervermögen der Deutschen Reichspost von dem übrigen Vermögen des Reichs, seinen Rechten und Verbindlichkeiten getrennt zu halten.
>
> Für die Verpflichtungen der Deutschen Reichspost haftet nur das Sondervermögen; es haftet nicht für die sonstigen Verbindlichkeiten des Reichs.
>
> Das Sondervermögen der Deutschen Reichspost wird von dem Reichspostminister verwaltet."

Danach ist das Vermögen der DRP zwar als Sondervermögen getrennt vom sonstigen Reichsvermögen zu verwalten, aber es fehlt der DRP die juristische Persönlichkeit. Sie ist eine unselbständige Anstalt des Reichs, während, wie wir gesehen haben, die DRG eine gegenüber dem Reich verselbständigte, autonome Anstalt war; dies trifft auch noch für die heutige Deutsche Reichsbahn zu, obwohl sie ebenfalls als „Sondervermögen des Reichs" bezeichnet wird. Doch bestehen wesentliche Unterschiede in der Verfassung von Reichsbahn und DRP: letztere wird direkt vom RPM verwaltet, während die Reichsbahn auch heute noch ihren eigenen Generaldirektor und Vorstand hat, mag dieser auch mit dem RVM in Personalunion verbunden sein.[2]) — Die Post gilt nicht als Kaufmann (§ 452 HGB).

1) RGBl I 130.
2) Kittel, ArchEW 1937, 267.

Die Postverwaltung ist also unmittelbare Reichsverwaltung, nicht mittelbare wie die der öffentlichen Anstalten und Körperschaften; es besteht keine Trennung von Verwaltung und Aufsicht. Die Dienststellen der DRP sind Reichsbehörden, die Postbeamten unmittelbare Reichsbeamte.

Oberste Postbehörde ist der RPM. Ihm unterstehen in der Mittelinstanz Reichspostdirektionen.

2. Entwicklung der Postpersonenbeförderung.

Die Personenbeförderung ist von jeher eine wesentliche Aufgabe der Post gewesen, ja als zu Beginn des 16. Jahrhunderts die Familie Thurn und Taxis die Entwicklung eines neuzeitlichen Postwesens in die Hand nahm, spielte die Personenbeförderung durchaus die größte Rolle. Seit Erfindung der Eisenbahn ging sie jedoch unaufhaltsam zurück, sodaß die Zahl der Reisenden 1919 nicht mehr den 20. Teil der von 1871 erreichte. Erst als die Post sich den Kraftwagen zunutze machte, begann ihr Personenverkehr wieder eine Rolle zu spielen. Die erste Kraftpost wurde 1905 in Bayern in Betrieb genommen.[3]) Nach der Unterbrechung durch den Weltkrieg wurde die Verwendung des Kraftwagens für Postzwecke verstärkt in Angriff genommen. Heute erreicht die Länge des Kraftpostnetzes fast die des Reichsbahnnetzes: Die DRP betreibt (1936) 2361 Kraftfahrlinien mit einer Gesamtstreckenlänge von 51 761 km (Reichsbahn 54 375 km); 1935 wurden 15 693 000 Personen befördert.

Die DRP betreibt sowohl Linienverkehr („ordentliche Kraftwagenposten") als Gelegenheitsverkehr („Kraftsonderposten"); ferner betreibt sie Landkraftposten, d. s. „Kraftwagenverbindungen der DRP, die mit posteigenen Kraftfahrzeugen von höchstens einer Tonne Nutzlast und höchstens 4 Sitzplätzen einschl. Führersitz betrieben werden und vornehmlich der Postsachenbeförderung über Land dienen" (§ 2 DVO zum PBG); sie spielen im Personenverkehr nur eine untergeordnete Rolle; das gleiche gilt für die noch bestehenden Pferdeposten.

Im Kraftfahrzeugrecht nimmt die DRP eine Sonderstellung insofern ein, als sie selbst durch ihre Dienststellen die Befugnisse der Verwaltungsbehörde bezüglich Zulassung der Kraftfahrzeuge und Erteilung der Fahrerlaubnis ausübt.[4])

3. Die DRP in der Kraftfahrliniengesetzgebung.

Bezüglich des Linienverkehrs mit Kraftfahrzeugen besteht seit 1919 eine gesetzliche Regelung; über sie wird unten (S. 45 ff.) näher gesprochen werden; hier ist sie nur insoweit von Interesse, als sie

3) Bad Tölz-Lenggries.
4) § 14 der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung vom 13. 11. 1937, RGBl I 1215.

die DRP berührt. Nach § 6 der KraftfahrzeuglinienVO von 1919, die erstmalig den Genehmigungszwang für Kraftfahrlinien bestimmte, blieben die „Rechte der Postverwaltung" unberührt. Die Post nahm auf Grund dieser Bestimmung Genehmigungsfreiheit für ihre Kraftposten in Anspruch, während die Genehmigungsbehörden der Länder den § 6 so auslegten, daß er nur für den inneren Betrieb der Post, nicht dagegen für Personenkraftfahrlinien gälte. Dieser Streit wurde von beiden Seiten mit Hartnäckigkeit durchgefochten, sodaß viele Linien doppelt betrieben wurden, von einem Privatunternehmer kraft Genehmigung und von der DRP, die nach ihrer Auffassung einer solchen nicht bedurfte. Durch das KraftfahrlinienG von 1925 wurde dieser unerquickliche Streit in der Weise beseitigt, daß der § 6 die DRP ausdrücklich von der Genehmigungspflicht für Kraftfahrlinien befreite. Der DRP wurde lediglich die Pflicht auferlegt, vor Einrichtung einer Linie der obersten Landesbehörde Anzeige zu erstatten; erhob diese Einspruch mit der Begründung, daß den öffentlichen Interessen nicht genügend Rechnung getragen sei, und kam es zu keiner Einigung, so entschied ein Schiedsgericht, zu dem sogar das RG den Vorsitzenden zu stellen hatte! Das KraftfahrlinienG von 1925 wurde durch die NotVO von 1931 ersetzt. Die Anzeigepflicht wurde ausgedehnt auf Anzeigen an den RVM, die oberste Landesbehörde, die von dieser zu bestimmende Genehmigungsbehörde und die DRG (RBDir).[5]) Der Widerspruch der obersten Landesbehörde oder der DRG führte zur Entscheidung des RVM im Benehmen mit dem RPM. Ferner wurde dem RVM ein weitgehendes Auskunftsrecht bezüglich des Kraftwagenverkehrs der DRP eingeräumt. Die NotVO gab, wie man sieht, dem RVM weitgehende Rechte auch bezüglich des Verkehrs der DRP, zum Zwecke einer einheitlichen Führung des Verkehrswesens.

4. Das PBG.

Die endgültige Regelung erfolgte durch das PBG; sie brachte keine wesentlichen Veränderungen gegenüber dem bestehenden Zustand. Die DRP hat 4 Wochen vor Einrichtung neuer Linien der höheren Verwaltungsbehörde, deren Gebiet berührt wird, und der Deutschen Reichsbahn Anzeige zu erstatten. Die höhere Verwaltungsbehörde hat die RBDir, die Industrie- und Handelskammer, die Landesbauernschaft, die im Verkehrsgebiet der angezeigten Linie vorhandenen öffentlichen Verkehrsunternehmen und die Wegebaupflichtigen zu hören. Die höhere Verwaltungsbehörde kann widersprechen, wenn nach ihrer Auffassung das Unternehmen den Interessen des öffentlichen Verkehrs zuwiderläuft, die Deutsche Reichsbahn, wenn ihre Interessen verletzt werden. Ein Widerspruch mit anderer Begründung ist nicht statthaft, ebensowenig ein Wider-

5) § 17 VO, § 15 DurchfBest vom 9. 10. 1931, RGBl I 572.

spruch der andern Stellen, die nur zu „hören" sind. Auf den Widerspruch entscheidet der RVM im Benehmen mit dem RPM (§ 27 II n. F.).

Ortsverkehr. Das PBG enthält eine neue Bestimmung über Kraftposten des Ortsverkehrs. Soweit die DRP bisher im Ortsverkehr Postlinien unterhielt, unterlag sie dabei keinerlei Genehmigungs- oder Anzeigepflicht. Die Kraftfahrliniengesetzgebung galt nur für Ueberlandlinien; die Regelung des Ortsverkehrs geschah nach § 37 GewO durch die Ortspolizeibehörde. Soweit diese durch PolizeiVO einen Genehmigungszwang oder sonstige Bestimmungen einführte, unterlag die DRP ihnen nicht, da sie kein Gewerbebetrieb ist und der GewO nicht unterliegt. Das PBG bestimmt bezüglich dieses Ortsverkehrs, daß er, sofern er ohne Zustimmung der Gemeinde betrieben wird, nicht zu den Aufgaben der DRP gehört. Es ist also kein Verbot innerörtlicher Kraftposten ausgesprochen, nur betrachtet der Gesetzgeber sie nicht als wünschenswert und schränkt sie dadurch ein, daß er die Errichtung von Linien dieser Art an die Zustimmung der Gemeinde knüpft.

Gelegenheitsverkehr. Der Gelegenheitsverkehr der DRP, d. s. die Kraftsonderposten, war bisher durch keine gesetzliche Regelung betroffen. Nunmehr ist auch dieser Verkehr vom PBG erfaßt, dessen Tendenz es ist, ihn einzuschränken. Nach der Absicht des Gesetzgebers soll der öffentlichen Hand, vor allem den beiden großen Reichsverkehrsanstalten DRP und Deutsche Reichsbahn, der Vorrang im Linienverkehr erhalten bleiben, dagegen soll auf dem Gebiete des Gelegenheitsverkehrs dem Privatgewerbe ein möglichst weites Betätigungsfeld eingeräumt werden. Die DRP darf nach PBG § 14 zwar auch Gelegenheitsverkehr ohne Genehmigung betreiben, jedoch nur noch mit Fahrzeugen des Linienverkehrs.

Das PBG gilt nicht für die Landkraftposten; sie sind nach wie vor keiner Genehmigungs- oder Anzeigepflicht unterworfen.

5. Aufsicht.

Da die DRP unmittelbare Reichsverwaltung ist, ist bei ihr Aufsicht und Verwaltung nicht getrennt. Die Aufsicht über den Kraftpostverkehr obliegt nur der Post selbst, in oberster Instanz also dem RPM. Doch sind dem RVM auch gegenüber der Post gewisse Aufsichtsrechte eingeräumt,[6]) denn

> „Der RVM ist für die Einheitlichkeit der Verkehrspolitik der im Reichsverkehrsministerium, im Reichspostministerium und in der Deutschen Reichsbahn zusammengefaßten Verkehrsmittel verantwortlich."

6) Schon durch die NotVO von 1931, s. S. 58.

(§ 1 I des G zur Vereinfachung und Verbilligung der Verwaltung, vom 27. 2. 1934.)[7])

Daher ist der RVM befugt, sich jederzeit über die Art und den Umfang der Personenbeförderung der DRP zu unterrichten (§ 37 PBG). Er entscheidet nach Benehmen mit dem RPM über den Widerspruch der höheren Verwaltungsbehörde oder der Deutschen Reichsbahn gegen die Einrichtung einer Kraftpostlinie (§ 27 II n. F.). Die Vorschrift, daß der RVM Umfang und Art der Ausführung des Gelegenheitsverkehrs der DRP bestimmt (§ 14 a. F.), ist allerdings bei der Neufassung des PBG fallengelassen worden, da für sie kein Bedürfnis besteht.[8])

6. Tarife.

Grundsätzliche Maßnahmen auf dem Gebiete der Tarifpolitik bedürfen der Zustimmung des RVM (§ 1 III des VereinfachungsG). In der näheren Ausgestaltung der Tarife ist die DRP frei.

II. Die Deutsche Reichsbahn.

1. Entwicklung des Reichsbahnkraftwagenverkehrs.

Auch die Deutsche Reichsbahn befördert Personen mit Kraftwagen, und zwar im Linien- und Gelegenheitsverkehr. Mit dem Uebergange der Staatseisenbahnen auf das Reich durch den Staatsvertrag von 1920 gingen auch die von den Staatsbahnen betriebenen Kraftwagenunternehmen auf das Reich über, soweit der Uebergang nicht ausgeschlossen war. Von dieser Ausschlußmöglichkeit machten Sachsen und Baden Gebrauch; in Sachsen als einzigem deutschen Land bestehen noch heute staatliche Kraftwagenlinien.[1]) Kraftwagenverkehr in größerem Maßstabe begann die Reichsbahn erst zu treiben, als die zunehmende Einrichtung von Kraftwagenlinien durch die DRP und private Unternehmer ihr fühlbar Abbruch zu machen begann. Sie stand dabei der DRP in scharfer Konkurrenz gegenüber, wodurch auf beiden Seiten ein rentabler Betrieb erschwert wurde. „Um die Zersplitterung des Kraftverkehrs der öffentlichen Hand einzuschränken, um diesen Verkehr in enger Zusammenarbeit und unter Rücksicht auf das Schienennetz der Reichs-

7) RGBl I 130.

8) Begründung zum G vom 6. 12. 1937, RAnzeiger Nr. 288 vom 14. 12. 1937.

1) Der Sächsische Staat läßt sie durch die Staatliche Kraftverkehr-AG betreiben, deren Majorität die sächsische Staatsbank besitzt. S. dazu Richter, Die rechtlichen Grundlagen des deutschen Kraftpostwesens, 1933, S. 22.

bahn für die Allgemeinheit gedeihlich fortzuentwickeln", wurde zwischen DRG und DRP mit Wirkung vom 1. 4. 1929 das sog. Bahn-Post-Abkommen geschlossen.[2]) Danach sollten die zu diesem Zeitpunkt von der Reichsbahn eingerichteten Personenkraftlinien auf die DRP überführt werden, die sie für Rechnung der Reichsbahn betreibt. Neue Personenlinien der Reichsbahn sollen nur noch eingerichtet werden, wenn die DRP sich für unbeteiligt erklärt. Bei den nach dem 1. 4. 1934 eingerichteten Kraftposten ist die Reichsbahn an Gewinn und Verlust beteiligt. Dagegen ist der gesamte Güterverkehr grundsätzlich Sache der Reichsbahn. — Das Bahn-Post-Abkommen lief am 31. 3. 1935 ab; es wurden Besprechungen eingeleitet, um die Auseinandersetzung über die gemeinsamen Linien durchzuführen und das Wiederaufleben des Konkurrenzkampfes zu verhüten; die Besprechungen sind (1937) noch zu keinem Abschluß gelangt.

Ende 1936 betrieb die Reichsbahn gemeinsam mit der Post 124 Linien.[3]) Außerdem wurden 15 Sonderfahrtbetriebe, also Betriebe des Gelegenheitsverkehrs, gemeinsam betrieben. Die Reichsbahn hat noch 19 bahneigene Personenomnibusverkehre. Die Linien sind fast alle von geringer Bedeutung; eine große Rolle spielt dieser Verkehr der Reichsbahn nicht.

Reichsautobahnverkehr. Dagegen ist von großer und ständig steigender Bedeutung der Reichsbahnautobusverkehr auf den Reichsautobahnen, der auf den einzelnen Autobahnteilstrecken alsbald nach ihrer Fertigstellung eröffnet wird. Die erste Linie wurde am 20. 5. 1935 zwischen Frankfurt a. M. und Darmstadt (Karlsruhe, Heidelberg) eröffnet. Anfang 1937 sind 26 Reichsautobahnlinien mit rund 2500 km Betriebslänge in Betrieb. — Die Schnellreisewagen, mit denen der Betrieb durchgeführt wird, fassen bis zu 25 Personen und haben eine Höchstgeschwindigkeit von 95—110 km/Std.; die Reisegeschwindigkeit beträgt 70—80 km/Std., entspricht also der Geschwindigkeit der meisten D-Züge. Die Bedienung des Ortsverkehrs ist ausgeschlossen. — Die Erfahrungen, die man mit diesem Verkehr gemacht hat, sind allerdings bisher noch nicht zufriedenstellend.[4]) Bei zunehmender Vervollständigung des Netzes, das ja noch aus einzelnen Bruchstücken besteht, mit der wachsenden Zahl der Anschlüsse, wird die Reichsbahn voraussichtlich ihre Erwartungen erfüllt sehen.

---

2) Abgedruckt bei Heinrich, Die Wettbewerber der Reichsbahn, 1929, § 10.

3) Geschäftsbericht der DRG für 1936.

4) Roesener, DWZ 1936, 386.

2. Die Reichsbahn in der Kraftfahrliniengesetzgebung.

Sonderbestimmungen, wie sie in der Kraftfahrliniengesetzgebung seit langem für die DRP galten, fehlten bisher für die Reichsbahn.[5]) Sie war dem allgemeinen Genehmigungszwang für Kraftfahrlinien unterworfen. Auch ihre innerörtlichen Linien bedurften einer Genehmigung, die etwa auf Grund § 37 GewO durch PolizeiVO vorgeschrieben war.[6])

Die unterschiedliche Behandlung der beiden Reichsverkehrsanstalten wurde mit dem gewerbsmäßigen Charakter der DRG begründet. Erst in letzter Zeit hat sich die Erkenntnis durchgesetzt, daß die Gleichstellung der Reichsbahn mit dem Privatgewerbe verfehlt war, da die Reichsbahn ihren Verkehr nicht nach den Grundsätzen der Rentabilität betreiben oder nicht betreiben kann, sondern daß die Reichsbahn vielmehr eine Sonderstellung beanspruchen muß, da sie auch besondere Pflichten in der Berücksichtigung der allgemeinen Verkehrsinteressen hat.

Eine Besserstellung der Reichsbahn, wenn auch noch keine Gleichstellung mit der DRP, brachte die NotVO von 1931: Die DRP hatte bei Einrichtung von Personenkraftfahrlinien auch der Deutschen Reichsbahn Anzeige zu erstatten, die geltend machen konnte, daß ihre Interessen verletzt würden; dann entschied der RVM im Benehmen mit dem RPM. Ferner mußte die Reichsbahn vor Errichtung privater Linien „gehört" werden; sie konnte mit der Begründung, daß die Linie den öffentlichen Interessen zuwiderliefe, widersprechen und bei Zurückweisung ihres Widerspruchs Beschwerde an den RVM einlegen.

3. Das PBG.

Nunmehr ist durch das PBG die Stellung der Deutschen Reichsbahn im Personenkraftwagenverkehr der der DRP angeglichen. Sie bedarf für ihren Linienverkehr keiner Genehmigung. Vor der Einrichtung einer Linie hat sie der höheren Verwaltungsbehörde und der DRP Anzeige zu erstatten, auf deren Einspruch der RVM entscheidet.

Die Deutsche Reichsbahn darf auch Gelegenheitsverkehr ohne Genehmigung betreiben, jedoch nur mit den Fahrzeugen des Linienverkehrs. Die Bedeutung des Gelegenheitsverkehrs der Reichsbahn ist gering, entsprechend der Absicht des Gesetzgebers, den Gelegenheitsverkehr der freien Wirtschaft zu überlassen.

---

5) Das Privileg der DRP, die Befugnisse der Verwaltungsbehörde bezüglich Zulassung der Kraftfahrzeuge und Erteilung der Fahrerlaubnis durch ihre eigenen Dienststellen wahrzunehmen, wurde auf die Reichsbahn erst ausgedehnt durch VO vom 25. 12. 1933 (RGBl 1934 I 17); jetzt § 14 der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung vom 13. 11. 1937.

6) Erl. des MfH und MdJ, HMBl 1926, 306.

Die Ausführung von Ortsverkehr ohne Zustimmung der Gemeinde gehört nicht zu den Aufgaben der Reichsbahn (§ 14 II PBG), d. h. sie bedarf für einen solchen Verkehr der Zustimmung der Gemeinde.

Beachtlich ist, daß der Gesetzgeber die Personenbeförderung mit Kraftfahrzeugen durch die Reichsbahn neuerdings nicht mehr wie bisher als „gewerbsmäßige Beförderung" ansieht; während es noch in der alten Fassung des § 1 I PBG hieß:

„Das Gesetz gilt
1. für die gewerbsmäßige Beförderung von Personen . . .
2. für die Beförderung von Personen durch die DRP."

sagt nunmehr die neue Fassung des Gesetzes vom 6. 12. 1937:[7])

„Das Gesetz gilt
1. für die gewerbsmäßige Beförderung von Personen . . . ,
2. für die Beförderung von Personen mit Kraftfahrzeugen durch die DRP und durch die Deutsche Reichsbahn."

Die Reichsbahn fällt also nicht mehr unter Z. 1 „Gewerbsmäßige Beförderung", sondern muß in Z. 2 besonders aufgezählt werden. Damit ist die völlige Gleichstellung mit der DRP erreicht[8]) und die Tatsache anerkannt, daß auch der Kraftwagenverkehr der Reichsbahn kein Gewerbebetrieb ist, was für ihren Eisenbahnverkehr längst allgemein anerkannt ist.

4. Aufsicht und Tarife.

Die erste Fassung des PBG von 1934 bestimmte, daß Linien- und Gelegenheitsverkehr der Reichsbahn der Aufsicht des RVM unterliegen und daß dieser Umfang und Art der Ausübung des Gelegenheitsverkehrs bestimmt (§ 14 I S. 2, III). Ferner bedurften die Beförderungspreise, Beförderungsbedingungen und Fahrpläne des Linienverkehrs der Reichsbahn seiner Zustimmung (§ 27).

Da durch die Neuregelung Aufsicht und Verwaltung bei der Reichsbahn nicht mehr getrennt sind, sind diese Bestimmungen als überflüssig bei der Neufassung des PBG vom 6. 12. 1937 weggelassen worden.

III. Linienverkehr.

1. Entwicklung der Kraftfahrliniengesetzgebung.

Der private gewerbliche Kraftfahrzeugverkehr unterlag bis nach dem Kriege keiner reichsrechtlichen Regelung, wenn man davon absieht, daß das Kraftfahrzeug zum Verkehr zugelassen sein und sein

---

7) Ebenso auch schon die Zweiten vorläufigen Durchführungsbestimmungen zum Gesetz zur Aenderung des Beförderungsteuergesetzes vom 2. 7. 1936, vom 18. 12. 1936, RGBl I 1131.

8) S. auch Begründung zum G vom 6. 12. 1937, RAnzeiger Nr. 288 vom 14. 12. 1937.

Führer eine Fahrerlaubnis haben muß. Auf diese Bestimmungen, die für alle, auch nicht gewerblich verwendete Kraftfahrzeuge Anwendung finden, sei hier nur kurz hingewiesen. § 1 KFG bestimmt, daß Kraftfahrzeuge, die auf öffentlichen Wegen oder Plätzen in Betrieb gesetzt werden sollen, von der zuständigen Behörde zum Verkehr zugelassen sein müssen; § 2: „Wer auf öffentlichen Wegen oder Plätzen ein Kraftfahrzeug führen will, bedarf der Erlaubnis der zuständigen Behörde." Zuständig für die Erteilung des Führerscheins ist die „Verwaltungsbehörde", d. i. in Pr die Kreispolizeibehörde.[1])

Darüber hinaus galt für die gewerbliche Verwendung solcher zugelassenen Kraftfahrzeuge unter Führung geprüfter Personen die volle Gewerbefreiheit. Lediglich § 37 GewO bestimmte, daß der innerörtliche Verkehr von der Ortspolizeibehörde durch PolizeiVO geregelt werden könne. Nach h. A. konnte diese Regelung sich auch auf den Verkehr erstrecken, der die Grenzen des Gemeindebezirks überschritt. Kraftwagenlinien, die mehrere Ortspolizeibezirke berührten, unterlagen daher in den einzelnen Bezirken oft abweichenden Vorschriften. Zugunsten der Weiterentwicklung des Ueberlandverkehrs mit Kraftfahrzeugen erschien es daher erwünscht, diesen dem Einfluß der Ortspolizeibehörden zu entziehen[2]) und einem reichsrechtlichen Genehmigungszwang zu unterwerfen, was durch die VO betr. Kraftfahrzeuglinien vom 24. 1. 1919[3]) geschah. Der Genehmigung unterlagen „Kraftfahrzeuglinien", d. h. Unternehmen, die „über die Grenzen eines Gemeindebezirks hinaus die Beförderung von Personen oder Sachen mit Kraftfahrzeugen auf bestimmten Strecken gegen Entgelt" betreiben. Voraussetzung der Genehmigung war, daß „nach der Persönlichkeit des Unternehmers und nach der Beschaffenheit des Unternehmens Gewähr für die Sicherheit und Leistungsfähigkeit des Betriebs geboten ist und das Unternehmen den öffentlichen Interessen nicht zuwiderläuft". Die Genehmigung wurde in Pr von der Landespolizeibehörde (dem RegPräs, in Berlin dem PolPräs) erteilt.

Diese Regelung wurde durch das G über Kraftfahrlinien (KraftfahrlinienG) vom 26. 8. 1925[4]) ersetzt, jedoch sachlich nicht geändert. Zur Ausführung des KraftfahrlinienG erließ der RVM die KraftfahrlinienVO vom 20. 10. 1928.[5]) Das Linienmäßige der Beförderung wird hier hervorgehoben durch das Erfordernis „einer gewissen Regelmäßigkeit und Häufigkeit", die bei einem für längere Zeit berechneten Verkehr dann vorhanden ist, wenn „sich die

1) §§ 10, 68 der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung vom 13. 11. 1937, RGBl I 1215.
2) Verf des PrMdöffArb vom 18. 3. 1919, PrMBliV 173.
3) RGBl 97.
4) RGBl I 319.
5) RGBl I 380.

Oeffentlichkeit auf ihn einrichten kann". Ferner taucht hier zum ersten Mal die Erläuterung auf, daß ein Unternehmen den öffentlichen Interessen dann zuwiderläuft, „wenn es bereits vorhandenen Verkehrsunternehmen einen unbilligen Wettbewerb bereitet"; diese Bestimmung sollte Reichsbahn und Reichspost schützen, denen durch den immer mehr sich entwickelnden privaten Linienverkehr ein starker Wettbewerb bereitet wurde. — Ferner wurde der Haftpflichtversicherungszwang eingeführt, außerdem, soweit es im öffentlichen Interesse geboten ist, Tarifzwang und Betriebspflicht. Bezüglich der ihr auferlegten Pflichten unterlag die Linie der Aufsicht der Genehmigungsbehörde.

Das KraftfahrlinienG wurde 1931 ersetzt durch Kap. V des 5. Teils der 3. VO zur Sicherung der Wirtschaft und Finanzen und zur Bekämpfung politischer Ausschreitungen vom 6. 10. 1931:[6] „Ueberlandverkehr mit Kraftfahrzeugen". Hier wurde zum ersten Mal die Trennung von Personen- und Güterbeförderung durchgeführt. Die Bedeutung der VO liegt vor allem auf dem Gebiete des Güterverkehrs; sie sollte der Eisenbahn in ihrem Konkurrenzkampf gegen den Kraftwagen helfen. In der Regelung der Personenlinien blieb im wesentlichen alles beim alten. Nur war der Linienverkehr mit kleinen Personenwagen nicht mehr genehmigungspflichtig, sondern nur noch der mit Kraftomnibussen, Lastkraftwagen, Lastkraftwagen mit Anhängern und Zugmaschinen mit Anhängern. Ferner brauchte der Verkehr nicht mehr „auf bestimmten Strecken" vor sich zu gehen, sondern „zwischen bestimmten Punkten", ohne Rücksicht auf Einhaltung einer bestimmten Linienführung.

Die ungenaue Definition des Linienverkehrs, die zu vielfachen Zweifeln Anlaß gab und zahlreiche Umgehungen ermöglichte, war auch durch die NotVO nicht verbessert worden. Hier wurde erst Wandel geschaffen durch das G über die Beförderung von Personen zu Lande vom 4. 12. 1934.[7]

2. Begriff des Linienverkehrs nach PBG.

Im PBG von 1934 ist zum ersten Mal der Begriff des Linienverkehrs ganz genau festgelegt worden, wobei der bisherige Begriff teilweise umgewandelt wurde. Bei der Neufassung des PBG vom 6. 12. 1937[8] ist der eng umgrenzte Begriff des Linienverkehrs allerdings wieder zugunsten eines umfassenderen fallengelassen worden; doch treten die hierauf bezüglichen Bestimmungen erst zu einem vom RVM zu bestimmenden Zeitpunkt in Kraft, da zunächst die DVO den Aenderungen angepaßt werden soll.[9] Die alte Definition

---

6) RGBl I 558; dazu DurchfBest vom 9. 10. 1931, RGBl I 572.
7) RGBl I 1217; dazu DVO zum PBG vom 26. 3. 1935, RGBl I 473.
8) RGBl I 1319.
9) Begründung zum G vom 6. 12. 1937, RAnzeiger Nr. 288 vom 14. 12. 1937.

von 1934 bleibt daher vorläufig weiter in Geltung (Art. 2 des Aenderungsgesetzes vom 6. 12. 1937). Sie ist zunächst zu besprechen. Danach sind dem Linienverkehr folgende Elemente wesentlich (§§ 2, 4 a. F.):

1. Es muß sich um einen gewerbsmäßigen Verkehr handeln. Der Begriff der Gewerbsmäßigkeit ist entsprechend dem Zweck des Gesetzes, jede gewerbliche Personenbeförderung zu erfassen, sehr weit auszulegen; gewerbsmäßig i. S. des PBG ist „jede planvolle, auf eine gewisse Dauer berechnete Tätigkeit, die die Beförderung von Personen zum Gegenstand hat".[10])

2. Es muß sich um einen Verkehr mit Kraftomnibussen handeln. „Omnibusse sind Landfahrzeuge mit mehr als 8 Sitzplätzen einschließlich Führersitz, oder solche, die als Omnibusse zugelassen sind" (§ 2 III DVO); und zwar muß es sich um einen Kraftomnibus handeln, d. h. um einen Omnibus, der mit Maschinenkraft gleich welcher Art bewegt wird. Bis 1931 genügten allgemein „Kraftfahrzeuge", d. h. „Landfahrzeuge, die durch Maschinenkraft bewegt werden, ohne an Bahngleise gebunden zu sein".[11]) Die NotVO von 1931 forderte Kraftomnibusse, Lastkraftwagen, Lastkraftwagen mit Anhängern oder Zugmaschinen mit Anhängern. Ein linienmäßiger Verkehr mit andern Fahrzeugen als Kraftomnibussen gilt nach der noch geltenden Fassung der §§ 2, 4 rechtlich als Gelegenheitsverkehr.

Die Neufassung des PBG vom 6. 12. 1937, die insoweit erst noch vom RVM in Kraft gesetzt werden muß, beseitigt die Beschränkung des Linienverkehrs auf Kraftomnibusse wieder und läßt alle „Landfahrzeuge" genügen.

3. Es muß sich um eine „linienmäßige" Beförderung handeln. Eine Beförderung gilt nach der noch geltenden alten Fassung des § 4 dann als linienmäßig, „wenn während eines Zeitraums von 2 aufeinanderfolgenden Monaten im Jahr wöchentlich mehr als 2 Fahrten zwischen bestimmten Punkten ausgeführt werden und das Unternehmen dem öffentlichen Verkehr dient." Dem sei die (noch nicht in Kraft getretene) einfachere Neufassung des § 4 gegenübergestellt: „Eine Beförderung gilt als linienmäßig, wenn planmäßig Fahrten zwischen bestimmten Punkten ausgeführt werden, die dem öffentlichen Verkehr dienen." Zum Begriff der Linienmäßigkeit gehört also eine gewisse Regelmäßigkeit und die Oeffentlichkeit des Verkehrs.

a) Die erforderliche Regelmäßigkeit liegt vor, wenn folgende Merkmale vorhanden sind:

aa) der Verkehr muß „zwischen bestimmten Punkten" ausgeführt werden. Die Einhaltung bestimmter Strecken ist nicht erfor-

10) RdErl. des RVM vom 19. und 24. 11. 1936, RVBl B 364, 373; dazu Julier, VR 1937, 240.

11) § 1 der KraftfahrlinienVO von 1928.

derlich. Anfangs- und Endpunkt können innerhalb derselben Ortschaft liegen; denn auch innerörtliche Linien sind Linien im Sinne des PBG. Die früheren Regelungen bezogen sich nur auf Ueberlandlinien; heute wird zwischen Orts- und Ueberlandlinien ein rechtlicher Unterschied nicht mehr gemacht;[12]) städtische Omnibuslinien unterliegen als Linienverkehr dem PBG. Ein Unterschied ist erst neuestens wieder eingeführt:[13]) bei der Beförderungssteuer wird zwischen Ortslinien und Fernlinien[14]) unterschieden; dabei findet Ortslinienverkehr statt innerhalb der Grenzen eines Gemeindebezirks, zwischen Nachbarorten und zwischen solchen Orten, die, ohne aneinanderzugrenzen, in den besonderen Verkehrsbeziehungen einer Wohngemeinde zur Betriebsgemeinde stehen usw.; Fernlinienverkehr ist der Linienverkehr, der nicht Ortslinienverkehr ist. Diese Unterscheidung hat jedoch Bedeutung nur für die Beförderungssteuer, nicht für das Genehmigungsverfahren.

bb) Der Verkehr muß nach der zukünftigen Fassung des § 4 „planmäßig" sein. Demgegenüber stellt die noch geltende alte Fassung folgende genau umschriebenen Voraussetzungen für die Regelmäßigkeit auf: Es müssen wöchentlich mindestens 3 Fahrten stattfinden, wobei Hin- und Rückfahrt als eine Fahrt gilt. Ueber die Verteilung der Fahrten auf die Woche ist nichts Näheres bestimmt; sie ist beliebig. Auch ein Verkehr, der z. B. nur sonntags stattfindet, an diesem Tage aber dreimal, ist Linienverkehr. — Der geschilderte Betrieb muß mindestens 2 aufeinanderfolgende Monate im Jahr dauern. Dabei bedeutet Monat nicht Kalendermonat, sondern einen Zeitraum von 30 Tagen (§ 191 BGB); es genügt also, wenn der Verkehr vom 16. Juli bis 15. September dauert. — Mit den starren Voraussetzungen der 2 Monate pro Jahr und der 3 Fahrten pro Woche wurden alle Zweifelsfragen beseitigt, die vor dem PBG aus der ungenauen Begriffsbestimmung des Linienverkehrs erwuchsen. Doch zeigt die Neufassung des § 4, daß dieser allzu enge Begriff des Linienverkehrs den Erfordernissen der Praxis doch nicht gerecht geworden ist.[15]) Sobald der RVM die Neufassung in Kraft gesetzt haben wird, tritt an die Stelle der 3 wöchentlichen Fahrten und der 2 Monate die biegsame Voraussetzung der „Planmäßigkeit", die den Genehmigungsbehörden mehr Freiheit in der Handhabung

12) Einzige Ausnahme: die Anzahl der vor Erteilung der Genehmigung zu hörenden Stellen, s. u. S. 54.

13) §§ 3, 4 der Zweiten Vorläufigen Durchführungsbestimmungen zum G zur Aenderung des Beförderungsteuergesetzes, vom 18. 12. 1936, RGBl I 1131.

14) Neuer Begriff statt „Ueberlandverkehr", um Verwechslungen mit dem „Ueberlandwagenverkehr", einer Art des Gelegenheitsverkehrs, zu verhindern.

15) S. Begründung zum G vom 6. 12. 1937, RAnzeiger Nr. 288 vom 14. 12. 1937.

des Gesetzes läßt, sie damit aber auch vor die Aufgabe stellt, den Begriff der Planmäßigkeit mit einem den Erfordernissen des Verkehrs Rechnung tragenden Inhalt zu erfüllen. — Durch § 3 IV DVO ist klargestellt, daß ein Linienverkehr auch vorliegt, wenn die erforderliche Fahrtenzahl „von mehreren Unternehmern von Gelegenheitsverkehr im Zusammenwirken miteinander oder durch Fahrkartenverkauf oder Werbung einer dritten Stelle" erreicht wird. Hiermit sind insbesondere die Fälle gemeint, daß Reisebüros die Organisation eines solchen Zusammenwirkens, die Werbung, den Fahrkartenverkauf übernehmen. Als Unternehmer eines solchen Linienverkehrs sind die Reisebüros anzusehen, da es nicht erforderlich ist, daß der Verkehr mit eigenen Wagen betrieben wird.[16])

b) Ein linienmäßiger Verkehr muß nicht nur regelmäßig, sondern auch öffentlich sein. „Dem öffentlichen Verkehr dient ein Unternehmen, dessen Einrichtungen nach seiner Zweckbestimmung jedermann benutzen kann" (§ 3 I DVO). Nach Abs. II das. wird die Oeffentlichkeit „nicht dadurch ausgeschlossen, daß die Ausführung der Fahrten an Vorbehalte irgendwelcher Art geknüpft wird"; diese Bestimmung ermöglicht es den Unternehmern, gewisse Klassen von Personen, z. B. Betrunkene u. dgl., von der Beförderung auszuschließen. Ob ein Verkehr praktisch nur beschränkten Bevölkerungskreisen zugute kommt (z. B. ein Theaterverkehr), ist unerheblich, sofern nur die Möglichkeit besteht, daß auch andere (Nicht-Theaterbesucher) den Verkehr benutzen. Ist diese Möglichkeit nicht vorhanden, so liegt kein öffentlicher Verkehr vor, z. B. bei Hotelwagen, die nur Gäste des Hotels befördern, oder beim sog. Werkverkehr, durch den ein Betrieb die Gefolgschaftsmitglieder zur Arbeitsstelle fahren läßt. — Das Erfordernis der Oeffentlichkeit hat zu mannigfachen Umgehungsversuchen Anlaß gegeben dadurch, daß Unternehmer ihrem Verkehr den Anschein zu geben versuchten, als ob er nur für einen beschränkten Personenkreis bestimmt sei. Ueber die zahlreichen Rechtsformen, hinter denen sich solche Umgehungsversuche verbargen, s. Hein S. 42 ff. Auch durch die aus der NotVO von 1931 (§ 3) übernommene Bestimmung des § 6 PBG

> „Durch Mißbrauch von Formen und Gestaltungsmöglichkeiten des bürgerlichen Rechts oder des Handelsrechts dürfen die Bestimmungen dieses Gesetzes nicht umgangen werden"

haben sich diese Umgehungsversuche nicht restlos abstellen lassen.[17])

„Eine linienmäßige Beförderung wird nicht dadurch ausgeschlossen, daß ein Fahrplan mit bestimmten Abfahrts- und Ankunftszeiten fehlt" (§ 3 III DVO). Diese Bestimmung verhindert, daß ein Unternehmer die Genehmigungspflicht als Linienverkehr dadurch

16) Erl des RVM vom 20. 11. 1934, RVBl B 13 f.
17) S. den Erl des RVM vom 4. 6. 1935, RVBl B 74.

umgeht, daß er keinen festen Fahrplan aufstellt. Ist allerdings ein Verkehr als Linienverkehr genehmigt, dann muß ein Fahrplan aufgestellt werden.

3. Bedeutung des Linienverkehrs.

Die Bedeutung des privaten Linienverkehrs im Vergleich mit dem der DRP und Reichsbahn soll durch folgende Uebersicht veranschaulicht werden [18]) (Stand vom Juni 1936):

	Post		Reichsbahn		Privat [19])		Gesamt		Reichsb. (Eisenb.)
Zahl der	Orts	Über-land	Orts	Über-land	Orts	Über-land	Orts	Über-land	
Linien	49	2230	1	30	518	1671	568	3931	
Gesamt-länge in km	199	48588	2	1226	3237	30720	3438	80534	54375
Fahrgäste in 1000	845	14848	27	258	74827	19531	75699	34637	1610500

Wir sehen, daß das deutsche Kraftfahrliniennetz das Netz der Deutschen Reichsbahnen an Länge bereits beträchtlich übertrifft (rd. 84 000 : 54 000 km); das darf aber nicht zu einer Täuschung über die Verkehrsbedeutung führen: die Reichsbahn befördert fast das 15 fache an Fahrgästen, und zwar über viel weitere Strecken, denn die meisten auf Kraftwagenlinien beförderten Personen werden im Ortsverkehr befördert, d. h. im städtischen Omnibusverkehr. Dieser ist die Domäne des Privatunternehmers, während im Ueberlandverkehr die DRP an Zahl der Fahrgäste dem Privatunternehmertum näher kommt, es an Länge des Liniennetzes sogar bei weitem übertrifft; die Linien der DRP sind wesentlich länger als der Erdumfang! Wenn sie weniger Fahrgäste befördern als die viel kürzeren privaten Linien, so zeigt das, daß die DRP es für ihre Pflicht hält, auch unrentable Linien in dünnbesiedelten Gegenden zu unterhalten.

4. Voraussetzungen der Genehmigung.

„Die Genehmigung darf nur erteilt werden, wenn der Antragsteller zuverlässig ist, die Sicherheit und Leistungsfähigkeit des Betriebes gewährleistet ist und das Unternehmen den Interessen des öffentlichen Verkehrs nicht zuwiderläuft.

Die Genehmigung ist zu versagen, wenn kein Bedürfnis vorliegt." (§ 9).

Die Genehmigungsbehörde kann weitere Bedingungen aufstellen (§ 14 I Z. 5 DVO).

---

18) Verkehrstechnik 1936, 615.
19) Zahl der Unternehmen: 996.

Die Festsetzung dieser Voraussetzungen bedeutet nicht, daß bei ihrem Vorliegen die Genehmigung erteilt werden müßte, sondern nur, daß sie bei ihrem Fehlen versagt werden muß. Ein Anspruch auf Erteilung der Genehmigung besteht auch bei Vorliegen aller Voraussetzungen nicht.

Bei der Prüfung der Zuverlässigkeit ist die gesamte Lebensführung des Antragstellers, vor allem sein Verhalten im Berufe, zu berücksichtigen.[20]) Die Zuverlässigkeit wird in der Regel zu verneinen sein, wenn ihm bereits eine früher innegehabte Genehmigung wegen Verstoßes gegen die ihm obliegenden Verpflichtungen entzogen ist. Zur Erleichterung dieser Prüfung hat die Genehmigungsbehörde bei der Sammelstelle für Nachrichten über Kraftfahrzeugführer beim Polizeipräsidium in Berlin nachzufragen, was etwa dort über den Antragsteller bekannt ist (§ 8 DVO).

Die Prüfung der Sicherheit des Betriebs wird sich vor allem auf die technische Beschaffenheit des Wagenparks richten, die der Leistungsfähigkeit auf die Vermögenslage des Antragstellers und die Größe des Wagenparks. Es ist zu bedenken, daß dem Unternehmer mit der Genehmigung die Betriebspflicht auferlegt wird, sodaß er in der Lage sein muß, einerseits auch bei stärkerem Andrang den Betrieb ordnungsmäßig durchzuführen, andererseits in Zeiten schwachen Verkehrs finanzielle Ausfälle zu ertragen.

Die Prüfung, ob das Unternehmen den Interessen des öffentlichen Verkehrs zuwiderläuft, hat sich vor allem auf das Verkehrsbedürfnis, die Linienführung, die Zahl der täglichen Fahrten, die Wahl der Halteplätze usw. zu erstrecken (§ 11 I DVO). Diese Bestimmung ermöglicht der Genehmigungsbehörde eine weitgehende Einflußnahme auf die Linienführung; sie kann z. B. verlangen, daß etwa ein abseits liegendes, vom Verkehr vernachlässigtes Dorf von der Linie berührt wird, auch wenn die Rentabilität des Unternehmens darunter leiden sollte. Sie kann, was vor allem in der Stadt wichtig ist, die Lage der Haltestellen vorschreiben, etwa um das Umsteigen auf andere Verkehrsmittel zu erleichtern. § 11 II DVO hebt zwei Fälle hervor:

> „Das Unternehmen läuft insbes. den Interessen des öffentlichen Verkehrs zuwider,
>
> 1. wenn es auf Wegen durchgeführt werden soll, die sich wegen ihres Bauzustandes für diesen Verkehr nicht eignen,
>
> 2. wenn es bereits vorhandenen Verkehrsunternehmen einen unbilligen Wettbewerb bereitet oder ihrer dem öffentlichen Bedürfnis mehr entsprechenden Ausgestaltung vorgreift."

---

20) Die Zuverlässigkeit von Juden wird allgemein verneint von Gülde, Deutsches Recht 1937, 359 f., im Gegensatz zu einer Entscheidung des Bayerischen Verwaltungsgerichtshofes in Der gewerbliche Kraftverkehr, 1937 Nr. 5, S. 13.

Der letzte Punkt ist von überragender Bedeutung. Er besagt, daß das geplante Unternehmen nicht isoliert zu betrachten ist, sondern zu den bereits vorhandenen Verkehrsunternehmen in Beziehung zu setzen ist: es darf ihnen keinen unbilligen Wettbewerb bereiten. Bei Ueberlandlinien sind vor allem die Interessen der Reichsbahn zu berücksichtigen. Auch bei verkehrsstarken Verbindungen ist zu bedenken, daß die Reichsbahn gerade die Ueberschüsse dieser Strekken braucht, um die unrentabeln Linien durchzuhalten, die sie kraft ihrer Betriebspflicht betreiben muß. Die Reichsbahn hat ein gleichmäßig über das ganze Reich, über dicht und weniger dicht bevölkerte Gebiete, verzweigtes Netz, innerhalb dessen sich Ueberschüsse hier und Ausfälle dort ausgleichen müssen. Dagegen sucht sich der Kraftfahrlinienverkehr die Strecken aus, die Gewinn versprechen, und überläßt die andern der Reichsbahn. — Im innerörtlichen Verkehr sollte man besonders die Straßenbahn berücksichtigen und verhindern, daß sie durch den Omnibus verdrängt wird. Gewiß ist nicht zu leugnen, daß der Zug der Zeit zum Omnibus geht, doch muß man gegenüber solchen Modeerscheinungen die Interessen der Volkswirtschaft beachten und sich vor Augen halten, daß die Strb keine Devisen verbraucht, der Omnibus dagegen in größtem Umfange: er braucht Gummi und Benzin, Stoffe, die wir vorerst noch z. T. aus dem Ausland beziehen müssen und die wir, auch wenn ihre inländische Erzeugung zu der geplanten Höhe gesteigert sein wird, an anderer Stelle dringender brauchen als hier, wo in der Strb ein leistungsfähiges Verkehrsmittel zur Verfügung steht.

Die Prüfung des unbilligen Wettbewerbs darf nicht in eine allgemeine Zulassungssperre und damit in eine Privilegierung der bestehenden Unternehmen ausarten; daß ein neues Unternehmen schon bestehenden irgendwelchen Abbruch tut, wird sich bei der Engmaschigkeit unseres Verkehrsnetzes selten vermeiden lassen. Nicht der Wettbewerb soll verhindert werden, sondern nur der unbillige.

Die Prüfung des Verkehrsbedürfnisses ist beim Linienverkehr in der Prüfung der Frage, ob das Unternehmen den Interessen des öffentlichen Verkehrs zuwiderläuft, enthalten; denn bei mangelndem Bedürfnis ist diese Frage zu bejahen.

5. Verfahren der Genehmigung.

Für die Erteilung der Genehmigung ist zuständig die vom RVM bestimmte Behörde (§ 8 n. F.), das ist die höhere Verwaltungsbehörde (d. i. in Pr der RegPräs, in Berlin der PolPräs, für die andern Länder s. S. 35), in deren Bezirk das Unternehmen betrieben werden soll (§ 8 Z. 1). Berührt die Linie die Bezirke mehrerer solcher Behörden, so ist diejenige zuständig, in deren Bezirk der größte Teil des Unternehmens liegt. Der Antrag hat die Unterlagen zu enthalten, aus denen sich das Vorliegen der Genehmigungsvoraussetzungen ergibt, ferner Angaben über die Zahl und Art der Fahr-

zeuge, die Länge der Linie, den Fahrplan und die mittlere Reisegeschwindigkeit, sowie eine Uebersichtskarte, in die außer der beantragten Strecke alle schon vorhandenen öffentlichen Verkehrsunternehmen eingezeichnet sind. Vor der Entscheidung[21]) hat die Genehmigungsbehörde folgende Stellen zu hören, außer wenn sie den Antrag abweisen will oder der Antragsteller nachweist, daß alle Beteiligten mit seinem Unternehmen einverstanden sind

1. bei einem Ueberlandverkehr die RPDir, RBDir, Industrie- und Handelskammer und Landesbauernschaft des betr. Bezirks, die im Verkehrsgebiet des beantragten Unternehmens vorhandenen öffentlichen Verkehrsunternehmen und die Wegebaupflichtigen,

2. bei einem Ortsverkehr nur die vorhandenen öffentlichen Verkehrsunternehmen, die Industrie- und Handelskammer und die Gemeinde. Die Genehmigungsbehörde kann weitere Stellen hören.

Der Widerspruch einer der zu hörenden Stellen bindet die Genehmigungsbehörde nicht. Gründet sich der Widerspruch, wie meist, auf den § 9, der die allgemeinen Genehmigungsvoraussetzungen enthält, so darf die Genehmigung erst erteilt werden, wenn er endgültig zurückgewiesen ist. In jedem Fall muß die Zurückweisung begründet werden; gegen sie findet die Beschwerde an den RVM mit aufschiebender Wirkung statt (§ 35). Dasselbe Rechtsmittel ist gegen die Versagung der Genehmigung zulässig. Das Beschwerdeverfahren regeln die §§ 47 ff. DVO.

Die Genehmigung ist keine polizeiliche Erlaubnis, sondern die Verleihung eines subjektiven öffentlichen Rechts.[22]) Sie wird dem Unternehmer nur für seine Person erteilt. Sie erstreckt sich nach der neuen Fassung des § 5 auf Zahl, Art und Beschaffenheit der Fahrzeuge, deren Vermehrung der Genehmigung bedarf.

6. Pflichten des Unternehmers.

„Der Unternehmer ist verpflichtet, den Betrieb während der Dauer der Genehmigung ordnungsmäßig aufrechtzuerhalten und hierfür auf Verlangen Sicherheit zu bestellen" (§ 23).

Die Genehmigungsbehörde kann für die Betriebseröffnung eine Frist festsetzen, bei deren ungenutztem Ablauf sie die Genehmigung für erloschen erklären kann. Bei Verletzung der Betriebspflicht kann die Genehmigungsbehörde deren Durchführung nach den für polizeiliche Verfügungen geltenden Bestimmungen erzwingen, als letztes Mittel auch die Genehmigung zurücknehmen. Eine Be-

21) In Eilfällen kann unter besonderen Voraussetzungen zunächst ohne Anhörung dieser Stellen eine einstweilige Erlaubnis erteilt werden, Erl des RVM vom 27. 8. 1937, RVBl B 92.

22) Müller, Straßenverkehrsrecht, S. 738; Hein, S. 64; Petersen EE 57, 372.

freiung von der Betriebspflicht, wie sie für Strb vorgesehen ist (s. S. 36), ist beim Linienverkehr nicht möglich.

Der Unternehmer hat sich in Höhe der Sätze des § 12 KFG gegen Haftpflicht zu versichern.

7. Aufsicht.

„Das Unternehmen unterliegt hinsichtlich der Vorschriften dieses Gesetzes, der zu seiner Durchführung erlassenen Vorschriften und der Genehmigungsbedingungen der Aufsicht der Genehmigungsbehörde" (§ 11 I PBG n. F.).

Die Genehmigungsbehörde kann die gesamte Aufsicht einer nachgeordneten Behörde übertragen (§ 21 DVO). — Es ist zu unterscheiden zwischen der allgemeinen Verwaltungsaufsicht und der technischen Aufsicht. Letztere kann der RVM anderen Stellen übertragen, die also nicht die Genehmigungsbehörden oder ihnen nachgeordnet sind. Eine solche Uebertragung ist für den Linienverkehr nicht erfolgt.

8. Tarife.

Beförderungspreise, Beförderungsbedingungen und Fahrpläne bedürfen der Zustimmung der Genehmigungsbehörde. Sie sind vor der Einführung in mindestens einer Tageszeitung, ferner durch Aushang in den Fahrzeugen oder den zum Aufenthalt der Fahrgäste bestimmten Räumen zu veröffentlichen (§§ 24, 17 PBG, 26 III DVO).

9. Ende der Linie.

Die Genehmigung für den Linienverkehr wird nur auf Zeit erteilt, und zwar höchstens auf 10 Jahre; mit Ablauf der vorgesehenen Zeit erlischt die Genehmigung. Vor Ablauf der Genehmigung kann der Unternehmer den Betrieb nicht einstellen, da ihn die Betriebspflicht trifft.

Die Zurücknahme der Genehmigung kann durch dieselbe Behörde erfolgen, die sie erteilt hat, jedoch nur beim Vorliegen einer der folgenden Voraussetzungen: Verstoß des Unternehmers gegen die ihm nach dem Gesetz obliegenden Verpflichtungen oder gegen die Bedingungen der Genehmigung (§ 13); Eintritt sonstiger Umstände, die die Zuverlässigkeit des Unternehmers oder die Sicherheit und Leistungsfähigkeit des Betriebes nicht mehr als gewährleistet erscheinen lassen (§ 13 n. F.); wiederholte Nichtentrichtung der Beiträge für die Sozialversicherung (§ 22 DVO); Verletzung der Haftpflichtversicherungspflicht (§ 35 DVO). Wegfall des Bedürfnisses ist kein Zurücknahmegrund.

Wenn der Haftpflichtversicherungsunternehmer nach § 35 II DVO der Genehmigungsbehörde die bevorstehende Beendigung der Haftpflichtversicherung anzeigt, muß die Genehmigungsbehörde die Genehmigung zurücknehmen und evtl. die Fortsetzung des Verkehrs

mit Zwangsmitteln verhindern; wird dies von der Genehmigungsbehörde pflichtwidrig unterlassen, so liegt darin eine Amtspflichtverletzung des verantwortlichen Beamten, für die das Reich nach § 839 BGB i. Vbdg. m. Art. 131 WRV haftet.[23]) Findet also ein geschädigter Dritter beim Unternehmer wegen des Fortfalls der Haftpflichtversicherung keine Befriedigung für seine Schadenersatzansprüche mehr, so kann er sich an das Reich halten.

IV. Gelegenheitsverkehr.

1. Entwicklung der Gesetzgebung über Gelegenheitsverkehr.

Neben dem Strb- und dem Linienverkehr regelt das PBG als Drittes die gesamte sonstige gewerbsmäßige Personenbeförderung auf der Straße unter der Bezeichnung „Gelegenheitsverkehr". Hiermit begibt sich das PBG auf völliges Neuland;[1]) eine zusammenfassende Regelung dieses Verkehrs bestand bisher nicht. Eine Regelung dieses Verkehrs konnte nur durch die Ortspolizeibehörde erfolgen, der nach § 37 GewO der Verkehr innerhalb der Orte unterstand. Die Regelung geschah durch PolizeiVO; sie konnte sich auf die Bedingungen der Zulassung erstrecken, ja sogar diese vom Bedürfnis abhängig machen.[2]) Die Ortspolizeibehörde konnte auch in Uebereinstimmung mit der Gemeindebehörde Taxen aufstellen (§ 76 GewO).

Auf Grund dieser Bestimmungen wurde vor allem der Droschkenverkehr geregelt. Der PrMdI erließ „Grundsätze für die Regelung des Droschkenwesens",[3]) die den auf Grund § 37 GewO zu erlassenden Droschkenordnungen zugrundezulegen waren. Danach war der Betrieb von Kraft- und Pferdedroschken von einer Erlaubnis abhängig zu machen; die Erlaubnis durfte nur erteilt werden,

23) Weigelt, Haftet der Staat für Unfälle im gewerblichen Kraftfahrzeugverkehr? Reichsverwaltungsblatt 1937, 495.

1) Eine ähnliche Regelung nach deutschem Vorbild ist die Schweiz im Begriff einzuführen: ein Entwurf eines Bundesbeschlusses über den Transport von Personen und Sachen mit Motorfahrzeugen auf öffentlichen Straßen ist vom Bundesrat am 18. 6. 1937 verabschiedet worden; dazu Wanner, Die neue bundesrechtliche Ordnung des Automobil-Transports in der Schweiz, ZVMEV 1937, 584. Die neue Regelung, die die Konkurrenz Eisenbahn—Kraftwagen in geordnete Bahnen lenken will, soll als probeweise Uebergangsregelung auf 5 Jahre befristet sein. Der gesamte gewerbliche Personen- und Güterverkehr ist bewilligungspflichtig. Voraussetzung für die „Bewilligung" ist neben persönlichen Voraussetzungen das Verkehrsbedürfnis. Das Gesetz enthält ferner sehr weitgehende Ermächtigungen für den Bundesrat: er kann Bestimmungen über die Haftung für die beförderten Personen und Sachen erlassen und Richtlinien für Tarife aufstellen.

2) OVG 37, 338; DJZ 1926, 967.

3) Vom 15. 7. 1927, MBliV 731.

wenn der Antragsteller zuverlässig war und ein Bedürfnis vorlag. Doch wurde die Einführung eines numerus clausus den einzelnen Städten anheimgegeben. Der Unternehmer hatte sich in Höhe der Sätze des § 12 KFG gegen Haftpflicht aus KFG, Beförderungsvertrag und unerlaubter Handlung zu versichern.

In Berlin galt die PolizeiVO betr. Droschkenwesen (Droschkenordnung) des Polizeipräsidenten von Berlin vom 22. 6. 1927,[4]) die die oben geschilderten Grundsätze enthält und die Tarife festsetzt. Nach dieser Droschkenordnung wird übrigens eine Erlaubnis zum Pferdedroschkenbetrieb nicht mehr erteilt (§ 13).[5]) Auch der gesamte sonstige öffentliche Straßenverkehr war für Berlin zusammenfassend geregelt durch die PolizeiVO des Berliner Polizeipräsidenten über den Betrieb des öffentlichen Fuhrwesens mit Omnibussen und Gelegenheitsfuhrwerken vom 11. 6. 1923;[6]) geregelt war der gesamte innerörtliche und der von Berlin ausgehende Verkehr mit öffentlichem Fuhrwerk (wozu entgegen dem heutigen Sprachgebrauch die Kraftfahrzeuge gehörten) ausgenommen Droschken.[7]) Die Zulassung zum Betrieb war von der Genehmigung des Polizeipräsidenten abhängig gemacht, der sie bei Unzuverlässigkeit versagte und wegen polizeilicher Bedenken oder mangelnden Bedürfnisses versagen konnte. Alle diese Regelungen auf Grund des § 37 GewO können heute keine Geltung mehr beanspruchen. Die beiden Berliner PolizeiVOen sind noch nicht formell aufgehoben, da ihre Betriebsvorschriften bis zu einem Erlaß reichsrechtlicher Betriebsvorschriften noch angewandt werden; ihre Aufhebung steht bevor. Der § 37 GewO ist heute in vollem Umfange obsolet. Für Kraftfahrzeuge und Fuhrwerke ist er durch § 45 PBG ausdrücklich aufgehoben, und andere Landverkehrsmittel (die GewO nennt noch Sänften und Pferde als Beispiele) dürften heute nicht mehr praktisch sein.

2. Begriff und Einteilung des Gelegenheitsverkehrs.

Durch das PBG ist der gesamte gewerbsmäßige [8]) Gelegenheitsverkehr einem Genehmigungszwang unterworfen, der sich auf das Unternehmen als solches sowie auf Zahl, Art und Beschaffenheit der Fahrzeuge erstreckt. Gelegenheitsverkehr ist jeder nicht schienengebundene Straßenverkehr, soweit er nicht Linienverkehr im Sinne des PBG ist. Ein Unterschied von Orts- und Ueberlandver-

---

4) Abgedruckt in „Die PolizeiVOen betr. das Droschkenwesen", Sammlung wichtiger PolizeiVOen Nr. 13, 1927.
5) Nachdem es 1896 in Berlin 7600 Pferdedroschken gegeben hatte und 1922 noch 2151, gibt es Mai 1937 nur noch 42 Pferdedroschken in Berlin.
6) Amtsblatt für den RegBez Potsdam und die Stadt Berlin 1923, 384.
7) Als Gelegenheitsfuhrwerke werden aufgezählt: „Kremser, Ausflugswagen, Gasthofsfuhrwerke, Wagen für Rundfahrten und ähnliche Wagen" (§ 33).
8) Zum Begriff der Gewerbsmäßigkeit s. o. S. 48 zu 1.

kehr wird nicht mehr gemacht. Zur näheren Gliederung dieser unübersichtlichen Masse von Beförderungsarten unterscheidet die DVO 4 Arten von Gelegenheitsverkehr: Droschken-, Ausflugswagen-, Ueberlandwagen- und Mietwagenverkehr. Näheres bestimmt § 39 DVO:

„Droschken sind Personenwagen, die auf öffentlichen Wegen oder Plätzen für den öffentlichen Verkehr bereitgehalten werden;

Ausflugswagen sind Omnibusse, die auf öffentlichen Wegen oder Plätzen für den öffentlichen Verkehr bereitgehalten werden;

Ueberlandwagen sind Omnibusse, Personenwagen und Lastwagen, die auf öffentlichen Wegen oder Plätzen für den öffentlichen Verkehr bereitgehalten werden und zwischen bestimmten Punkten verkehren;

Mietwagen sind Omnibusse, Personenwagen und Lastwagen, die für den Verkehr nicht auf öffentlichen Wegen oder Plätzen bereitgehalten werden."

Die Art der Fortbewegung (Fuhrwerk oder Kraftwagen) ist in allen Fällen gleichgültig.

a) Droschken.

Als Droschken kommen nur Personenwagen in Frage, d. h. Landfahrzeuge mit nicht mehr als 8 Sitzplätzen einschl. Führersitz, und zwar sowohl Kraft- als Pferdedroschken. Die Abgrenzung des Droschkenverkehrs bietet keine Schwierigkeiten. „Die Genehmigung für den Droschkenverkehr wird zur Ausführung von Fahrten unbestimmter Art in einem Ort oder in einem Gebiet erteilt; die planmäßige Bedienung des Verkehrs zwischen bestimmten Punkten ist verboten" (§ 41 I DVO). In Kur- und Badeorten kann bis auf weiteres die Genehmigung zur Ausführung von Fahrten im ganzen Reich erteilt werden, wenn die höhere Verwaltungsbehörde für den betr. Ort ein Bedürfnis anerkannt hat.[9])

b) Ausflugswagen.

Als Ausflugswagen kommen nur Omnibusse in Frage, d. s. alle Personenfahrzeuge, die größer als „Personenwagen" sind, d. h. mehr als 8 Sitzplätze haben, sowie besondere als Omnibus zugelassene Fahrzeuge. Es können Kraft- oder Pferdeomnibusse (Kremser) sein. „Die Genehmigung für den Ausflugswagenverkehr wird zur Ausführung von Fahrten in einem Ort oder in einem Gebiet oder im ganzen Reich[10]) erteilt; die planmäßige Bedienung des Verkehrs zwischen bestimmten Punkten ist verboten" (§ 41 II DVO). Der

9) Erl des RVM vom 17. 5. 1935, RVBl B 65.
10) Dieser Fall bildet die Regel.

Begriff des Ausflugswagenverkehrs setzt voraus, daß es sich um Ausflüge handelt, d. h. um Vergnügungs- oder Besichtigungsfahrten, bei denen die Fahrgäste nach Beendigung des Ausflugs geschlossen wieder zum Ausgangspunkt zurückgebracht werden. Das schließt nicht aus, daß am Ziel des Ausflugs die Reise durch einen Aufenthalt unterbrochen wird (z. B. Aufenthalt über das Wochenende). Es darf keine Unterwegsbedienung stattfinden, d. h. eine Beförderung von oder nach Zwischenpunkten; das schließt nicht aus, daß Fahrgäste noch innerhalb des Abfahrtsorts unterwegs zusteigen oder schon vor der Rückkehr zum Ausgangspunkt die Reise beenden, sofern sie nur den ganzen Fahrpreis bezahlt haben. An andern Orten als dem Abfahrtsort darf jedoch nicht die Möglichkeit des Zusteigens geboten werden.[11]) Wenn man sich nach dem im Sprachgebrauch feststehenden Begriff des „Ausflugs" richtet, wird es im allgemeinen leicht zu beurteilen sein, ob ein Ausflugswagenverkehr vorliegt oder nicht. Trotzdem wird die Rechtsform des Ausflugswagenverkehrs besonders häufig zu Umgehungen mißbraucht, darüber s. u.

c) Ueberlandwagen.

Zum Ueberlandwagenverkehr sind Wagen aller Art zugelassen, d. h. Omnibusse, Personenwagen und Lastwagen, mit Pferde- oder motorischem Antrieb. „Die Genehmigung für den Ueberlandwagenverkehr wird für die planmäßige Bedienung des Verkehrs zwischen bestimmten Punkten erteilt" (§ 41 III PBG). Das typische Merkmal des Ueberlandwagenverkehrs ist diese planmäßige (um nicht zu sagen: linienmäßige) Verkehrsbedienung. Deshalb steht der Ueberlandwagenverkehr dem Linienverkehr am nächsten. Er wird zum Linienverkehr (nach der noch geltenden alten Fassung des § 4), wenn er mit Kraftomnibussen und während zwei Monaten im Jahr wöchentlich mehr als zweimal ausgeführt wird. Fehlt es an dieser Regelmäßigkeit oder werden Pferdeomnibusse, Personenwagen oder Lastwagen verwendet, so liegt ein Ueberlandwagenverkehr vor. Die Bezeichnung „Ueberlandwagenverkehr" ist irreführend; der Ueberlandwagenverkehr braucht kein „Ueberlandverkehr" zu sein, d. h. er braucht nicht über die Grenzen eines Gemeindebezirks hinauszugehen. Auch ein innerörtlicher Verkehr kann Ueberlandwagenverkehr sein; z. B. ist eine Linie, die die Berliner Verkehrs AG. für die Dauer der Olympischen Spiele zum Reichssportfeld betrieb, Ueberlandwagenverkehr, da sie wegen der nur zweiwöchentlichen Betriebsdauer nicht Linienverkehr ist. — Dem Ueberlandwagenverkehr ist die Unterwegsbedienung typisch, wenn auch nicht erforderlich; es werden in der Regel Teilstrecken mit gestaffelten Beförderungspreisen vorgesehen sein, doch ist auch ein Schnellverkehr ohne Zwischenhalte als Ueberlandwagenverkehr anzusehen.

11) Erl des RVM vom 30. 11. 1936, RVBl B 375 f.

Der Ueberlandwagenverkehr wird oft als Ausflugswagenverkehr getarnt. Der Grund dafür ist, daß die Genehmigung für Ausflugswagenverkehr ihren Inhaber insofern günstiger stellt, als sie Fahrten „in einem Gebiet", evtl. sogar im ganzen Reich gestattet, während der Unternehmer, der seinen Ueberlandwagenverkehr offen als solchen genehmigen läßt, nur Fahrten „zwischen bestimmten Punkten" ausführen darf, die in der Genehmigungsurkunde genau aufgezählt sind. Ferner sind die Voraussetzungen, an die die Genehmigung des Ueberlandwagenverkehrs geknüpft wird, strenger als beim Ausflugswagenverkehr. Deshalb sind Umgehungsversuche auch heute noch an der Tagesordnung. Sie werden erleichtert durch die sehr schwierige Abgrenzung von Ueberlandwagen- und Ausflugswagenverkehr; z. B. kann ein Ausflugswagenverkehr, der regelmäßig, z. B. jedes Wochenende, stattfindet, viele Merkmale des Ueberlandwagenverkehrs tragen.[12])

d) Mietwagen.

Als Mietwagen kommen Wagen aller Art in Frage. „Die Genehmigung für den Mietwagenverkehr wird zur Ausführung von Fahrten unbestimmter Art in einem Ort oder in einem Gebiet erteilt" (§ 41 IV DVO). Bis auf weiteres kann sie auch für das ganze Reich erteilt werden, soweit dafür ein Bedürfnis vorliegt;[13]) dieser Fall bildet sogar die Regel. — Planmäßige Verkehrsbedienung ist nicht gestattet. Das wesentlichste Merkmal des Mietwagens, das ihn von allen andern Arten des Gelegenheitsverkehrs unterscheidet, ist, daß er „für den Verkehr nicht auf öffentlichen Wegen oder Plätzen bereitgehalten" wird. Das schließt nicht aus, daß der Mietwagenverkehr auch ein öffentlicher sein kann, wofern eben das Merkmal des öffentlichen Verkehrs vorliegt, nämlich, daß jedermann ihn benutzen kann. Jedoch ist für den Mietwagenverkehr typisch, daß die Initiative zu seiner Benutzung vom Benutzer ausgeht, nicht vom Unternehmer; dieser stellt seinen Wagen nicht auf die Straße, sondern läßt ihn in der Garage, bis sich ein Benutzer meldet. — Der Mietwagenverkehr ist vor allem auf dem Lande häufig und ersetzt dort teilweise den Droschkenverkehr.

Auch der Mietwagenverkehr wird viel zur Tarnung von Ueberlandwagen- oder Ausflugswagenverkehr benutzt, dadurch, daß der Unternehmer den Fahrtbeginn in die Garage verlegt, statt den Wagen auf öffentlichen Wegen oder Plätzen bereit zu halten; ferner dadurch, daß er Bestellungen veranlaßt und seinem Verkehr dadurch den Anschein der Nichtöffentlichkeit gibt. Das Merkmal der Bereithaltung auf öffentlichen Wegen oder Plätzen ist nicht immer entscheidend; wenn der Unternehmer durch Zeitungsanzeigen, An-

12) Ueber solche Grenzfälle s. Schulz, ZVMEV 1936, 532.
13) Erl des RVM vom 26. 6. 1935, RVBl B 87.

schläge oder Rundschreiben für eine bestimmte Fahrt wirbt, liegt kein Mietwagenverkehr vor, auch wenn die Abfahrt von der Garage erfolgt. Umgekehrt kann ein Mietwagen auch einmal auf einer Straße bereit gehalten werden, denn es wird oft der Fall sein, daß sich die Fahrtteilnehmer, z. B. die Mitglieder eines Vereins, auf der Straße versammeln; die Oertlichkeit des Abfahrtpunktes ändert hier nichts an dem Charakter des Mietwagenverkehrs.[14]) Wenn man die Tatsache, daß beim Mietwagenverkehr die Initiative vom „Mieter" ausgehen soll, im Auge behält, wird es leicht sein, solche Umgehungen zu erkennen.

In eine dieser 4 Kategorien läßt sich jede gewerbliche Personenbeförderung auf der Straße einreihen, die nicht Linienverkehr ist.

3. Voraussetzungen der Genehmigung.

Die Voraussetzungen der Genehmigung sind dieselben wie bei Strb und Linienverkehr. Der Antragsteller muß zuverlässig, Sicherheit und Leistungsfähigkeit des Betriebs müssen gewährleistet sein, das Unternehmen darf den Interessen des öffentlichen Verkehrs nicht zuwiderlaufen und es muß ein Bedürfnis vorliegen. Die Genehmigungsbehörde kann die Genehmigung von weiteren Bedingungen abhängig machen. Beim Gelegenheitsverkehr entscheidet im allgemeinen das Verkehrsbedürfnis an dem Ort, wo die Fahrten beginnen. Die Feststellung des Verkehrsbedürfnisses wird oft sehr schwer sein, vor allem beim Mietwagenverkehr, wo man sich mit bloßen Schätzungen begnügen muß. — Das Unternehmen läuft den Interessen des öffentlichen Verkehrs insbes. dann zuwider, wenn es vorhandenen Verkehrsunternehmen einen unbilligen Wettbewerb bereitet. An diesen Punkt knüpft sich die umstrittene Frage, ob das Vorliegen unbilligen Wettbewerbs bei allen Arten des Gelegenheitsverkehrs zu prüfen sei oder nur beim Ueberlandwagenverkehr. Die Genehmigungsbehörden standen von vornherein auf letzterem Standpunkt.[15]) Sobald natürlich ein Ausflugswagenverkehr, z. B. nach Skigebieten und Badeorten, eine gewisse Regelmäßigkeit erlangt, wird er zum Ueberlandwagenverkehr und unterliegt als solcher der Prüfung auf unbilligen Wettbewerb; es ist Aufgabe der mit der Aufsicht betrauten Genehmigungsbehörden, streng darüber zu wachen, daß ein Unternehmer von Ausflugswagenverkehr keinen andern als wirklichen Ausflugswagenverkehr betreibt. — Die Frage des unbilligen Wettbewerbs braucht also nur beim Ueberlandwagenverkehr, nicht bei den andern Arten des Gelegenheitsverkehrs, geklärt zu werden; bei diesen genügt eine sorgfältige Prüfung des Ver-

14) Erl des RVM vom 15. 6. 1936, RVBl B 241; Julier, VR 1937, 239.
15) Ebenso Hein, S. 70, Petersen VAE 1, 19 f.; dagegen die Vertreter der Reichsbahn Schulz in ZVMEV 1936, 534 und Herrmann in VAE 1, 247.

kehrsbedürfnisses. In diesem Sinne hat auch der RVM seinem Standpunkt bereits in den „Richtlinien für die Genehmigung des Gelegenheitsverkehrs" [16]) Ausdruck gegeben und die Frage dann nochmals in einem besonderen Erlaß abschließend entschieden.[17]) Diese Regelung ist auch aus sozialen Gründen zu billigen. Der Gelegenheitsverkehr wird überwiegend von der privaten Hand betrieben, und zwar nicht von großen Unternehmen, die sich mit den öffentlichen Verkehrsunternehmen messen könnten, sondern von Einzelunternehmern, meist in der Art des Kleingewerbes. Mit der zunehmenden Ausbreitung des eigenen Kraftwagens werden die Erwerbsmöglichkeiten dieser Kleinunternehmer sich ohnehin verschlechtern, sodaß sie eher eine Förderung als eine übermäßige Einschränkung verdienen. Im Gelegenheitsverkehr „gebührt dem Privatgewerbe der Vorrang vor öffentlichen oder halböffentlichen Unternehmen".[18]) Ein Verkehrsmonopol für Reichsbahn und Reichspost ist, wie der RVM wiederholt betont hat, weder beabsichtigt noch erwünscht.

4. Verfahren.

Für die Erteilung der Genehmigung ist zuständig die vom RVM bestimmte Behörde (§ 8 n. F.), das ist bei Droschkenverkehr die Polizeibehörde (d. i. in Pr die Kreispolizeibehörde), bei anderem Gelegenheitsverkehr die höhere Verwaltungsbehörde (in Pr die RegPräs, in Berlin der PolPräs), in deren Bezirk das Unternehmen seinen Sitz hat (§ 8 a. F.). Der Antrag muß außer den Unterlagen, die das Vorhandensein der Genehmigungsvoraussetzungen ergeben, Angaben enthalten über die Zahl und Art der Fahrzeuge, über die Art des Gelegenheitsverkehrs und über das Gebiet, in dem der Verkehr bedient werden soll. Vor Erteilung der Genehmigung hat die Genehmigungsbehörde zu hören

1. bei Droschkenverkehr die Gemeindebehörde und die Industrie- und Handelskammer,

2. bei anderem Gelegenheitsverkehr die für den Sitz des Unternehmens zuständige RPDir, RBDir, Gemeindebehörde, Industrie- und Handelskammer und Landesbauernschaft (§ 9 I Z. 4, 5 DVO).[19])

Die Genehmigung kann im allgemeinen nur für eine der Arten des Gelegenheitsverkehrs erteilt werden (§ 38 II DVO). Doch be-

16) Vom 13. 7. 1935, RVBl B 101.

17) Vom 22. 11. 1935, RVBl B 184.

18) Richtlinien II 3 b, S. 102.

19) Bei Ueberlandwagenverkehr und bei Mietwagenverkehr zwischen bestimmten Punkten kann in Einzelfällen ohne vorherige Anhörung eine einstweilige Erlaubnis erteilt werden (wie beim Linienverkehr, s. o. S. 54 N. 21, Erl des RVM vom 27. 8. 1937, RVBl B 92.

stehen für Altunternehmer, die vor dem 1. 1. 1935 gewerbsmäßige Personenbeförderung mit Kraftfahrzeugen betrieben haben, Ausnahmen.[20])

In der Genehmigungsurkunde sind der örtliche Geltungsbereich (bei Ueberlandwagenverkehr die genehmigten Strecken) sowie die verwendeten Kraftfahrzeuge genau aufzuführen (§ 14 II DVO).

Rechtsmittel gegen die Beschlüsse und Verfügungen der Polizeibehörde ist die Beschwerde an die höhere Verwaltungsbehörde, die endgültig entscheidet; gegen Beschlüsse und Verfügungen der höheren Verwaltungsbehörde die Beschwerde an den RVM.

5. Pflichten des Unternehmers.

Hier gilt dasselbe wie beim Linienverkehr (s. S. 54 f.). Beim Haftpflichtversicherungszwang ist zu bemerken, daß bei der Verwendung von Lastwagen beim Gelegenheitsverkehr entsprechend der Gefährlichkeit dieses Verkehrsmittels die Haftpflichtversicherung in Höhe der 3fachen Sätze des § 12 KFG zu erfolgen hat.[21])

6. Aufsicht.

Die Vorschriften über die Aufsicht sind dieselben wie beim Linienverkehr. Aufsichtsbehörde ist die Genehmigungsbehörde, also bei Droschkenverkehr die Polizeibehörde, bei anderem Gelegenheitsverkehr die höhere Verwaltungsbehörde.

7. Tarife.

Bei der Tarifaufsicht besteht ein Unterschied gegenüber dem Linienverkehr. Die Genehmigungsbehörde hat beim Gelegenheitsverkehr den Beförderungspreisen, Beförderungsbedingungen und den etwaigen Fahrplänen nicht nur zuzustimmen, sondern sie setzt sie von sich aus erforderlichenfalls fest (§ 32), wie das beim Droschkenverkehr immer üblich war. Vor der Festsetzung hat sie die Gemeindebehörde (ähnlich wie früher § 76 GewO) und die Industrie- und Handelskammer des Orts, in dessen Bezirk das Unternehmen seinen Sitz hat, zu hören (§ 45 I DVO). Die Veröffentlichung geschieht in der gleichen Weise wie beim Linienverkehr. Ob die Genehmigungsbehörde Tarife festsetzen will, steht seit der Neufassung des PBG in ihrem Ermessen. Nur für den Mietwagenverkehr kann sie keine Tarife festsetzen. Beim Ausflugswagenverkehr wird meist davon abgesehen.

---

20) Näheres s. Erl des RVM vom 26. 6. 1935, RVBl B 87 f.

21) Erl des RVM vom 20. 6. 1935, RVBl B 83 f., in Abänderung des § 37 DVO.

8. Ende des Gelegenheitsverkehrs.

Die Dauer der Genehmigung beträgt bei Gelegenheitsverkehr höchstens 2 Jahre (§ 17 DVO), kann jedoch bis auf weiteres bis auf 5 Jahre ausgedehnt werden.[22])

Die Möglichkeit der Zurücknahme der Genehmigung durch die Genehmigungsbehörde ist beim Gelegenheitsverkehr neu; bisher konnte eine Droschkenkonzession, die auf Grund einer nach § 37 GewO erlassenen PolizeiVO erteilt war, nur im Wege des Verwaltungsstreitverfahrens zurückgenommen werden. Als weiterer Zurücknahmegrund tritt hier zu den beim Linienverkehr (s. S. 55) aufgezählten Gründen noch die Nichtausübung des Gelegenheitsverkehrs während eines Zeitraums von 6 Monaten oder die Benutzung der zugelassenen Fahrzeuge zu anderen Zwecken (§ 31 II PBG n. F.). Ferner „erlischt" die Genehmigung, ohne daß es einer Zurücknahme bedarf, wenn der Unternehmer seinen Betriebssitz in eine andere Gemeinde verlegt (§ 31 I n. F.).

C. Luftverkehr.

1. Die Reichsluftfahrtverwaltung.

Am Anfang der Reichsluftfahrtverwaltung steht das Reichsluftamt, das bereits kurz nach dem Kriege errichtet wurde.[1]) Bei der Errichtung des Reichsverkehrsministeriums durch Erlaß des Reichspräsidenten vom 9. 1. 1920[2]) wurden die Luftfahrtangelegenheiten einer Abteilung dieses Ministeriums zugewiesen, da eine selbständige Behörde sich als überflüssig erwiesen hatte. Bis 1933 wurde die Luftfahrt vom Reichsverkehrsministerium betreut. Sofort nach der Machtübernahme wurde dann der Aufbau einer selbständigen Reichsluftfahrtverwaltung in Angriff genommen. Durch die VO über den Reichskommissar für die Luftfahrt vom 2. 2. 1933[3]) wurde als oberste Reichsbehörde ein Reichskommissar für die Luftfahrt bestellt, auf den die Aufgaben des Reichsverkehrsministers bezüglich der Luftfahrt (Förderung, Regelung und Ueberwachung) übergingen. Durch die VO über das Reichsluftfahrtministerium vom 5. 5. 1933[4]) trat an die Stelle des Reichskommissars ein Reichsluftfahrtministerium mit dem Reichsminister der Luftfahrt. Ihm untersteht

---

22) Erl des RVM vom 26. 6. 1935, RVBl B 87.

1) VO des Rats der Volksbeauftragten vom 26. 11. 1918 (RGBl 1337); Erlaß des Staatssekretärs des Innern vom 14. 12. 1918 (RGBl 1400).

2) Zitiert bei Pfundtner-Neubert, Luftverkehr 1, S. 1.

3) RGBl I 35; schon am 30. 1. 1933 war Göring zum „Reichskommissar für den Luftverkehr" ernannt worden.

4) RGBl I 241; seit dem 28. 4. 1933 war Göring „Reichsminister für Luftfahrt".

sowohl die zivile Luftfahrt als die Luftwaffe.[5]) Das Gesetz über die Reichsluftfahrtverwaltung vom 15. 12. 1933 (RGBl I 1077) übertrug die noch den Ländern verbliebenen Hoheitsbefugnisse in der Luftfahrt auf das Reich. Das Reich, das noch keine eigene Lokalinstanz für die Luftfahrtverwaltung besaß, bediente sich zur Durchführung dieser Aufgaben zunächst der vorhandenen Landesbehörden im Wege der mittelbaren Reichsverwaltung. Eine Sonderverwaltung des Reichs unter dem Namen „Reichsluftfahrtverwaltung" wurde dann durch die VO über den Aufbau der Reichsluftfahrtverwaltung vom 18. 4. 1934[6]) aufgebaut. Als nachgeordnete Behörden in der Mittelinstanz wurden die Luftämter errichtet. Das Luftamt hat insbesondere die Verwaltungs- und Polizeibefugnisse wahrzunehmen, die bisher den allgemeinen Verwaltungs- und Polizeibehörden der Länder übertragen gewesen waren. Eine Tätigkeit der Landesbehörden auf dem Gebiete der Luftfahrtverwaltung findet jetzt nicht mehr statt. Für Inkraftsetzung und Durchführung der luftpolizeilichen Maßnahmen müssen bis zum Erlaß eines Reichspolizeiverwaltungsgesetzes noch die Landesgesetze Anwendung finden. In luftpolizeilichen Angelegenheiten steht das Luftamt einer Landespolizeibehörde gleich. Zur unmittelbaren Ausführung seiner polizeilichen Befugnisse bedient es sich in der Regel seiner „Außenstellen", unselbständiger Dienststellen, z. B. Flughafenleitungen und Luftaufsichtswachen.[7]) Das Luftamt hat auch das Recht zum Erlaß polizeilicher Strafverfügungen gemäß § 413 StPO. — Die Bezirke der Luftämter wurden mehrfach geändert und zusammengelegt[8]) und bestimmen sich jetzt nach der 6. VO über den Aufbau der Reichsluftfahrtverwaltung vom 8. 10. 1937;[9]) es bestehen Luftämter in Königsberg Pr., Berlin, Stettin, Hamburg, Braunschweig, Dresden, Breslau, Weimar, Münster i. W., Köln, Frankfurt (Main), München, Nürnberg, Stuttgart. Anspruch

---

5) Eine Uebersicht über die Aufgabengebiete des RLM bei Weigelt, Der Aufbau der Reichsluftfahrtverwaltung, VR 1937, 34. Zum Geschäftsbereich der zivilen Luftfahrt gehören heute folgende Dienststellen des RLM: die Luftämter (s. u.), das Reichsamt für Wetterdienst, die Deutsche Seewarte in Hamburg, die Reichsanstalt für Luftschutz und die Reichsschule für Luftaufsicht (s. Schack, Staats- und Selbstverwaltung, 1937, 72).

6) RGBl I 310.

7) Pfundtner-Neubert, Luftverkehr 1, S. 23. Unter ihre Aufgaben fallen insbesondere: „Die Ueberwachung des planmäßigen und außerplanmäßigen Luftverkehrs, die Ausübung der Luftverkehrsleitung auf den Flughäfen, Beaufsichtigung des Luftsports, Ueberwachung von Luftfahrtveranstaltungen, Untersuchung der Unfälle."

8) 2. VO über den Aufbau der Reichsluftfahrtverwaltung vom 26. 3. 1935 (RGBl I 479); 3. VO vom 21. 4. 1936 (RGBl I 383); 5. VO vom 8. 9. 1936 (RGBl I 729).

9) RGBl I 1115.

auf Endgültigkeit kann auch diese Einteilung der „Luftgaue" noch nicht erheben, solange nicht die bevorstehende Neugestaltung der Reichsverwaltung erfolgt ist.

2. Rechtsquellen.

Die Verhältnisse der Luftfahrt sind im Luftverkehrsgesetz (LVG) geregelt, das durch die Verordnung über Luftverkehr (LVO) ergänzt wird. Das LVG stammt vom 1. 8. 1922;[10]) sein Vorläufer ist die VO betr. die vorläufige Regelung des Luftfahrtrechts vom 7. 12. 1918,[11]) die dem Reichsluftamt die ausschließliche Befugnis übertrug, „nach seinem Ermessen im Einzelfall Luftfahrt zuzulassen" (§ 12 der VO).

Die VO über Luftverkehr, die die Ausführungsbestimmungen zum LVG enthält, datiert erst vom 19. 7. 1930;[12]) acht Jahre hatte es gedauert, bis sie zustandekam, da das LVG ihren Erlaß an die Zustimmung eines Reichstagsausschusses geknüpft und damit den Tücken der parlamentarischen Gesetzgebungsmaschinerie unterworfen hatte. Die LVO stimmte mit der österreichischen fast wörtlich überein.[13])

Nachdem das LVG mehrfach geändert worden war, wurde es am 21. 8. 1936[14]) in neuer Fassung bekanntgemacht. Die neue Fassung wurde auch in Danzig durch Rechtsverordnung betr. Abänderung des LVG, vom 30. 9. 1936, eingeführt; der Wortlaut[15]) ist bis auf die notwendigen Abweichungen (vor allem Zuständigkeitsbezeichnungen) der gleiche wie der des deutschen LVG. — Bei der LVO waren die erforderlichen Aenderungen, besonders wegen der Neuregelung der Luftfahrtverwaltung, so umfangreich, daß man die alte LVO aufhob und an ihre Stelle eine neue setzte, vom gleichen Tage wie die Neufassung des LVG.[16])

3. Bedeutung des Luftverkehrs.

Auch im Luftverkehr sind Linienverkehr und Gelegenheitsverkehr zu unterscheiden. Die gesetzliche Regelung zeigt zwar nur geringe Verschiedenheiten, doch ist der praktische Unterschied groß.

---

10) RGBl I 681.
11) RGBl 1407.
12) RGBl I 363.
13) VO des Bundesministers für Handel und Verkehr vom 8. 9. 1930 betr. den Luftverkehr, BGBl Nr. 276, geändert durch VO vom 19. 11. 1936, BGBl Nr. 384.
14) RGBl I 653.
15) Veröffentlicht in NfL 1936, 909.
16) LVO vom 21. 8. 1936, RGBl I 659, geändert durch VO zur Aenderung usw. vom 31. 3. 1937, RGBl I 432; 2. VO zur Aenderung usw. vom 12. 7. 1937, RGBl 815; 3. VO vom 15. 12. 1937, RGBl I 1387. Für Danzig (im allgemeinen gleichlautend) vom 6. 1. 1937, in NfL 1937, 196.

Am meisten fällt ins Auge, daß der Linienverkehr mit Flugzeugen in Deutschland heute nur noch von einer einzigen Gesellschaft, der Deutschen Lufthansa, betrieben wird.[17]) Daher finden alle Sonderregeln, die für Linienverkehr aufgestellt sind, nur auf die Lufthansa Anwendung. — Gelegenheitsverkehr kommt vor in der Form von Rundflugverkehr[18]) und Taxiverkehr; er wird zwar auch nebenbei von der DLH betrieben, daneben jedoch von einer Anzahl kleinerer Unternehmungen: Vereinen, Rundflugunternehmen, Fliegerschulen, Flugzeugwerken; am 1. 1. 1933 betrug die Zahl der zugelassenen Luftfahrtunternehmen 64;[19]) die meisten dieser Zulassungen sind jedoch inzwischen erloschen, sodaß jetzt die Zahl der zugelassenen Unternehmen nur noch sehr gering ist.[20])

Die Entwicklung des Fluglinienverkehrs sei durch einige Zahlen veranschaulicht; die Zahl der im Linienverkehr beförderten Personen betrug:[21])

1919	2 042	1931	98 167
1920	3 975	1932	98 489
	—:—	1933	123 036
1928	120 711	1934	165 846
1929	96 835	1935	209 875
1930	93 677	1936	286 311.

Man sieht, daß der Rückschlag, den die deutsche Verkehrsluftfahrt nach der stürmischen Aufwärtsentwicklung der Nachkriegszeit in den Krisenjahren erlitten hatte, seit 1933 überwunden ist und daß es ihr gelang, den Verkehr in den letzten 4 Jahren zu verdreifachen. Der Anteil der einzelnen Gesellschaften am Gesamtverkehr ist folgender:[22])

1933	DLH	109 857
	Deutsche Verkehrsflug AG.	6 005
	Deruluft	7 174
		123 036

17) Daneben betreibt die Deutsche Zeppelin-Reederei Linienverkehr mit Luftschiffen.
18) Daß auch ein Rundflug trotz der Gleichheit von Abflug- und Landeplatz eine Personenbeförderung ist, kann nicht bezweifelt werden.
19) NfL 1933, 38.
20) Genehmigungen für die gewerbsmäßige Beförderung von Personen und Sachen bestehen z. Z. außer für die DLH und die Deruluft für die Badisch-Pfälzische Lufthansa AG., Mannheim/Karlsruhe, die Hamburger Luftverkehrsgesellschaft m. b. H., Hamburg-Fuhlsbüttel, und Benno Jehle, München-Oberwiesenfeld.
21) NfL 1937, 667.
22) NfL 1934, 427; NfL 1935, 580; NfL 1936, 785; NfL 1937, 667.

1934	DLH	150 859
	Deruluft	13 935
	Zeppelinverkehr	1 052
		165 846
1935	DLH	193 303
	Deruluft	15 889
	DZR	683
		209 875
1936	DLH	265 537
	Deruluft	18 689
	DZR und DLH (Transozeanverkehr)	2 085
		286 311.

Zum Vergleich seien die Zahlen des Gelegenheitsverkehrs danebengestellt. Von 8 Gesellschaften wurden folgende Ergebnisse erzielt, von denen der größte Anteil auf die DLH entfällt (in Klammern):

	Zahl der Flüge		beförd. Personen	
Rundflüge	18 079	(9 366)	173 665	(145 948)
Sonstige Flüge (mit verschiedenem Abflug- u. Landeplatz)	7 508	(6 135)	20 838	(18 286)
zusammen	25 587	(15 501)	194 503	(164 234)

4. Der Luftfahrtunternehmer.

Wer Personen oder Sachen durch Luftfahrzeuge gewerblich befördern will (Luftfahrtunternehmen), bedarf der Genehmigung des Reichsministers der Luftfahrt (§ 11 LVG). Als Unternehmer kommen natürliche und juristische Personen in Betracht; juristische Personen bilden die Regel.

Der Luftfahrtunternehmer ist nicht Kaufmann nach § 1 II Z. 5 HGB, wonach als Handelsgewerbe gilt

„die Uebernahme der Beförderung von Gütern oder Reisenden zur See, die Geschäfte der Frachtführer oder der zur Beförderung von Personen zu Lande oder auf Binnengewässern bestimmten Anstalten . . . "

Für eine Gleichstellung der Luftbeförderung mit der Landbeförderung, wie sie Gierke [23]) fordert, sind die tatsächlichen Ver-

23) Handelsrecht, 4. Aufl. 1933, S. 43.

hältnisse doch zu verschieden.[24]) Der Unternehmer wird aber in der Regel Kaufmann nach § 2 sein, soweit er nicht Kaufmann kraft Rechtsform ist.

Die Genehmigung ist bei dem Luftamt, in dessen Bezirk das Unternehmen seinen Sitz hat, zu beantragen (§ 40 LVO). Sie ist zu versagen, wenn kein Bedürfnis besteht oder Tatsachen dafür vorliegen, daß die öffentliche Sicherheit oder Ordnung gefährdet werden kann (§ 11 II LVG). Gegen die Versagung der Genehmigung gab es früher (bis zum Gesetz vom 15. 12. 1933) die Klage im Verwaltungsstreitverfahren, für die in Preußen das Oberverwaltungsgericht zuständig war;[25]) heute gibt es gegen die Versagung kein Rechtsmittel.

Die Genehmigung hat den Charakter einer polizeilichen Erlaubnis. Sie ist nicht übertragbar. Sie wird erteilt unter Ausschluß der Genehmigung für Fluglinienbetrieb, für den es einer besonderen Genehmigung bedarf, und ergänzt durch die „Auflagen für die vom RMdL genehmigten Luftfahrtunternehmen".[26]) Bei der Genehmigung wird stets die Genehmigung der Beförderungsbedingungen und etwaiger Abänderungen vorbehalten. Das Luftfahrtunternehmen hat sich in einer ihm bei der Genehmigung bekanntzugebenden Höhe gegen Haftpflicht zu versichern (§§ 29 LVG, 111, 107 LVO), jedoch nur noch gegen Haftpflichtansprüche unbeteiligter Dritter, nicht von Insassen oder Ladungsbeteiligten.

Luftfahrtunternehmen, die nicht Linienverkehr betreiben, unterliegen der Aufsicht des Luftamts, in dessen Bezirk sie ihren Sitz haben (§ 43 LVO).

Die Genehmigung kann nur zurückgenommen werden, wenn sich ergibt, daß die öffentliche Sicherheit und Ordnung gefährdet werden kann, oder wenn der Betrieb länger als ein Jahr geruht hat; Wegfall des Bedürfnisses ist kein Zurücknahmegrund.

5. Das Luftfahrzeug.

Besondere Bestimmungen bestehen für die Luftfahrzeuge und ihre Führer. Die Luftfahrzeuge müssen vom RMdL zugelassen und in das Verzeichnis der deutschen Luftfahrzeuge (Luftfahrzeugrolle) eingetragen sein. Auf Grund der Eintragung wird dem Luftfahr-

---

24) Die Kaufmannseigenschaft nach § 1 bejahen außer Gierke ferner Düringer-Hachenburg, Anm. 41 zu § 1; Plog, Der Luftbeförderungsvertrag, S. 5; wie der Text (gegen Anwendung des § 1) Staub, Anm. 75 a zu § 1; Schleicher-Reymann, S. 94; Kaiser, Der Personenbeförderungsvertrag im Luftrecht, S. 23 f. und dort zit.

25) VO über das Verwaltungsstreitverfahren in Luftfahrtangelegenheiten vom 7. 11. 1930, GS 281.

26) Bek. zu § 119 der VO über Luftverkehr, vom 21. 8. 1936, NfL 1936, 659 (718).

zeug ein Staatszugehörigkeitszeichen D und ein Kennzeichen, das aus 4 Buchstaben besteht, verliehen; das Kennzeichen dient gleichzeitig als Rufzeichen im Funkverkehr. Zulassung und Eintragung erfolgen nur, wenn 1. das Luftfahrzeug im ausschließlichen Eigentum deutscher Staatsangehöriger steht und es 2. den Anforderungen der Verkehrssicherheit genügt, was gemäß der Prüfordnung für Luftfahrtgerät[27]) nachzuweisen ist (§§ 2, 3 LVG, 2, 3 LVO). Die Prüfung wird durch die Prüfstelle für Luftfahrzeuge beim RMdL vorgenommen; die erstmalige Prüfung von Luftfahrtgerät, das nicht einem schon zugelassenen Muster nachgebaut ist, wird als Musterprüfung durchgeführt (§ 6 der Prüfordnung); die Prüfung von Luftfahrzeugen, die einem zugelassenen Typ nachgebaut sind (Serienflugzeuge), erstreckt sich als Stückprüfung im wesentlichen auf die Uebereinstimmung mit dem Muster (§ 14).

An dieser Stelle sei das Gesetz über die Unzulässigkeit der Sicherungsbeschlagnahme von Luftfahrzeugen vom 17. 3. 1935[28]) erwähnt, wonach Beschlagnahme von Linienflugzeugen und andern flugfertigen, zur entgeltlichen Beförderung verwendeten Flugzeugen durch Arrest oder einstweilige Verfügung untersagt ist. Die Zwangsvollstreckung auf Grund eines vollstreckbaren Titels und die öffentlich-rechtliche Beschlagnahme werden dadurch nicht ausgeschlossen. Eine ähnliche Regelung findet sich, allerdings viel weitergehend, bei Eisenbahnen[29]) und bei segelfertigen Schiffen;[30]) in beiden Fällen ist jegliche Zwangsvollstreckung ausgeschlossen. Das Gesetz ist „zur Durchführung des 2. Abkommens zur Vereinheitlichung des Luftprivatrechts vom 29. Mai 1933 (RGBl 1935 II 301) und zur Erweiterung des Geltungsbereichs seiner Bestimmungen" erlassen. Das erwähnte Abkommen, international bezeichnet als „2. (Römisches) Internationales Luftprivatrechtsabkommen über die Sicherungsbeschlagnahme von Luftfahrzeugen", setzt den Schutz der Luftfahrzeuge im selben Umfang wie das deutsche Gesetz in den Gebieten aller Vertragsstaaten fest; es wurde am 29. 5. 1933 in Rom unterzeichnet und ist für Deutschland mit dem 12. 1. 1937 in Kraft getreten.[31])

---

27) NfL 1936, 663.

28) RGBl I 385.

29) Gesetz über die Unzulässigkeit der Pfändung von Eisenbahnfahrbetriebsmitteln vom 3. 5. 1886, RGBl 131; s. S. 24, 31.

30) HGB § 482; s. u. S. 77.

31) VO über das Inkrafttreten usw. vom 8. 1. 1937, RGBl I 7. S. dazu Amtliche Begründung und Denkschrift, DJ 1935, 552 ff. Ferner: Oppikofer, III. Internationale Luftprivatrechtskonferenz Rom, ArchLR 1933, 212.

6. Der Luftfahrer.

Wer ein Luftfahrzeug führt oder bedient (Luftfahrer), bedarf der Erlaubnis (§ 4 LVG), die er durch den Luftfahrerschein nachzuweisen hat. Diesen erteilt das Luftamt, nachdem es die Befähigung des Antragstellers nach Vorschrift der Prüfordnung für Luftfahrer[32]) geprüft hat. Zur gewerblichen Personenbeförderung mit Flugzeugen ist eine besondere Erlaubnis nötig (§ 1 der Prüfordnung). Diese Erlaubnis wird nur erteilt, wenn der Bewerber u. a. je nach der Schwere der Flugzeuge 1—2 Jahre praktische Flugtätigkeit und eine Flugstrecke von 10 000—50 000 km nachweist und eine mündliche theoretische und praktische Prüfung ablegt.

Für das Luftschiffpersonal ist noch keine endgültige Regelung getroffen; es wird von Fall zu Fall vom RMdL zugelassen.

7. Der Fluglinienverkehr.

a) Entwicklung des Fluglinienverkehrs. Die linienmäßige Personenbeförderung durch Flugzeuge entstand erst nach dem Kriege auf Grund der im Kriege gemachten Erfahrungen. Der Verkehr wurde 1919 von der „Deutschen Luftreederei", einer Gründung der AEG, begonnen, die zum ersten Mal nach einem festen Flugplan bestimmte Strecken beflog, deren Auswahl durch die geringe Anzahl der vorhandenen Flugplätze beschränkt war. Am 5. 2. 1919 wurde als erster Personenluftverkehr der Welt die Strecke Berlin—Weimar eröffnet, der noch im Frühjahr 1919 die Strecken Berlin—Hamburg und Berlin—Köln folgten. Wirtschaftliche Bedeutung erlangten nur der Kurierdienst von Berlin nach der Weimarer Nationalversammlung und der Seebäderdienst nach Westerland.[33]) Immerhin beförderte die Deutsche Luftreederei in ihrem ersten Betriebsjahr 1919/20 bereits 3000 Fluggäste. In den nächsten Jahren wurden 7 weitere Fluglinengesellschaften gegründet, die größtenteils in der Februar 1923 gegründeten „Deutschen Aerolloyd AG." aufgingen. Daneben bestanden noch deren Tochtergesellschaft, die Deutsch-Russische Luftverkehrsgesellschaft (Deruluft) und die Junkers Luftverkehrs AG. Zwischen dem Deutschen Aerolloyd und dem Junkers Luftverkehr entwickelte sich seit 1924 ein unwirtschaftlicher Konkurrenzkampf: viele Strecken wurden doppelt beflogen, in manchen Orten hatten beide Gesellschaften getrennten Bodendienst. Dieses kostspielige Nebeneinander ließ den Wunsch nach einer einheitlichen Luftverkehrsgesellschaft entstehen, der vor allem vom Reich als Hauptsubventionsgeber gefördert wurde.

---

32) NfL 1936, 672.
33) Beermann, Die Eingliederung der Luftfahrt in das deutsche Verkehrswesen, S. 57.

b) Die Deutsche Lufthansa. Am 6. 1. 1926 wurde durch Zusammenschluß beider Gesellschaften unter Mitwirkung der öffentlichen Hand die Deutsche Lufthansa AG. ins Leben gerufen. Reich und Länder waren mit 45 % an der Gründung beteiligt und entsprechend im Aufsichtsrat vertreten. Der Zweck dieser öffentlichen Beteiligung war die Beeinflussung des Unternehmens im Sinne der Gesamtinteressen und die Aufsicht über die Verwendung der Subventionen. Die DLH ist als ein gemischt-wirtschaftliches Unternehmen zu bezeichnen.

Mit der Gründung der DLH sollte kein Monopol für Fluglinienverkehr geschaffen werden, nur die Subventionshergabe seitens des Reiches wurde monopolisiert.[34]) Die Subventionen werden in der Form von Kilometer-Beihilfen gegeben.[35]) Eine Subventionierung des Luftverkehrs ist in allen Staaten üblich, denn der Luftverkehr ist von der Rentabilität noch weit entfernt.[36]) Bei der DLH hat sich der Grad der Eigenwirtschaftlichkeit (d. h. der Deckung der Ausgaben durch Einnahmen außer den Subventionen) von 23 % im Jahre 1927 auf rund 60 % im Jahre 1936 gehoben.[37])

c) Andere Fluglinienunternehmen. Neben der DLH bestanden noch bis vor kurzem 2 weitere Unternehmen, die Linienverkehr betrieben: 1. die Deutsche Verkehrsflug AG. in Fürth, die noch 1933 10 Strecken beflog; sie stellte Ende 1933 ihren Betrieb ein, den sie bis dahin ohne Subventionierung aufrechterhalten hatte. Und 2. die Deutsch-Russische Luftverkehrs AG. (Deruluft), eine Tochtergesellschaft der DLH, die bereits 1922 den Luftverkehr nach Moskau eröffnete und bis 1936 die Strecken Berlin—Königsberg—Moskau und —Leningrad betrieb. Sie hat Ende 1936 ihren Betrieb eingestellt, der von einem Pool übernommen wird, an dem die DLH und die Russische Luftverkehrsgesellschaft in Moskau beteiligt sind.[38]) So besteht jetzt auch auf dieser wie auf fast allen andern von Deutschland ausgehenden internationalen Strecken ein Gemeinschaftsbetrieb zwischen der DLH und dem betreffenden ausländischen Unternehmen.

d) Internationale Fluggemeinschaften; die Iata. Der Begriff der „Fluggemeinschaft" ist so alt wie der Luftverkehr selbst. Er besagt, daß eine internationale Strecke von 2 Gesellschaften in der

34) Bley, Deutsche Lufthansa, S. 19; Wronsky, Die Entwicklung der deutschen Handelsluftfahrt, Rhein-Mainische Wirtschaftszeitung 1936, 436.
35) Die Beihilfen betrugen 1936 20,6 Mio RM, gegenüber den gesamten sonstigen Einnahmen der DLH von 28,8 Mio RM.
36) Näheres s. Pirath, Der Luftverkehr, in VTW 1936, 230 ff.
37) Näheres s. Studt, Die Eigenwirtschaftlichkeit des Luftverkehrs, Rhein-Mainische Wirtschaftszeitung 1936, 440.
38) Die Strecke nach Leningrad wird 1937 nicht mehr beflogen.

Weise gemeinschaftlich betrieben wird, daß an einem Teil der Flugtage die eine Gesellschaft, an den anderen Tagen die andere ihre Flugzeuge fliegen läßt. Die internationale Zusammenarbeit im Luftverkehr begann gleich nach dem Kriege. Bereits im August 1919 wurde zwischen der Deutschen Luftreederei, einer dänischen, schwedischen, holländischen und Danziger Gesellschaft die „International Air Traffic Association" (Iata) gegründet, eine private Betriebsgemeinschaft von Luftfahrtunternehmen ohne staatliche Beteiligung mit dem Zweck, beim Betrieb internationaler Luftverkehrslinien die Einheitlichkeit des Betriebes herbeizuführen. Der Iata schlossen sich ab 1923 auch Fluggesellschaften aus den ehemals feindlichen Ländern an. 1920 wurde die erste internationale Flugstrecke Deutschlands, der Europa Nordwestflug: Kopenhagen—Warnemünde—Hamburg—Amsterdam, eröffnet. Es folgten die zahlreichen internationalen Flugstrecken, die heute von Deutschland nach allen Richtungen ausstrahlen; sie werden meist nach dem Poolsystem in Fluggemeinschaft zwischen der DLH und dem betreffenden ausländischen Unternehmen betrieben.

e) Der Luftschiffverkehr. Außer dem Linienverkehr mit Flugzeugen, den heute in Deutschland nur noch die DLH betreibt, besteht jedoch noch ein anderer Luftlinienverkehr, nämlich mit Luftschiffen. Die Geschichte der Personenbeförderung mit Luftschiffen reicht in die Vorkriegszeit zurück. 1909 wurde die Deutsche Luftschiffahrt AG. (Delag) gegründet, zu deren technischem Leiter Dr. Eckener bestellt wurde. Die Delag nahm 1910 den Verkehr zunächst zwischen den Städten, die als Aktionäre an ihr beteiligt waren, zuerst Düsseldorf, Baden-Baden und Frankfurt a. M., auf und beförderte bis zum Kriege (allerdings nicht im Linienverkehr) 36 000 Personen; besonders bemerkenswert ist, daß keiner ihrer Passagiere dabei zu Schaden kam. Bei Kriegsbeginn gingen die z. Z. vorhandenen Verkehrsluftschiffe „Sachsen", „Hansa" und „Viktoria Luise" zu militärischer Verwendung in das Eigentum des Reichs über, nachdem die Hansa auf 399 Fahrten 8231 Passagiere und die Viktoria Luise auf 489 Fahrten 9738 Passagiere befördert hatte.[39]) Von einer Rentabilität war die Delag allerdings noch weit entfernt gewesen. Nach dem Kriege wurde die Zivilluftschiffahrt alsbald wieder aufgenommen; das 1919 gebaute Verkehrsluftschiff „Bodensee" nahm Oktober 1919 einen regelmäßigen Verkehr Friedrichshafen—Berlin auf und beförderte auf 103 Fahrten 4050 Passagiere, bis die Entente auf Grund des Versailler Diktats (Art. 198) Ende 1919 die Einstellung der Fahrten und 1921 die Abgabe des Luftschiffes an Italien als Reparationslieferung erzwang. Damit war die Verkehrsluftschiffahrt zunächst beendet. Auch der 1924 als Reparations-

39) Zahlen aus „30 Jahre Zeppelinluftschiffahrt", bearb. von Richard Louis.

schiff für USA fertiggestellte „ZR III" (LZ 126) kam Deutschland nicht zugute, wenn er auch durch seine denkwürdige Ueberführungsfahrt nach Nordamerika im Oktober 1924, die erste Ozeanüberquerung in der Luft von Ost nach West, die Verwendungsfähigkeit des Luftschiffes für den Transozeanverkehr unter Beweis stellte und dadurch dem Zeppelingedanken in Deutschland einen neuen Aufschwung gab, sodaß mit Hilfe der „Zeppelin-Eckener-Spende" 1927/8 der „Graf Zeppelin" gebaut werden konnte. Mit ihm wurde im März 1932 der Linienverkehr nach Südamerika aufgenommen, zu dem erstmals im Sommer 1936 der Nordamerikaverkehr mit dem neuen Luftschiff „Hindenburg" hinzutrat. Die Katastrophe des „Hindenburg" am 7. Mai 1937 hat den Glauben an die Zukunft des Transozeanverkehrs nicht zu erschüttern vermocht. „Graf Zeppelin" hat bis heute auf über 500 Fahrten (davon 137 Ozeanüberquerungen) fast 13000 Passagiere befördert. Im Jahre 1936 wurden im Linienverkehr nach Nordamerika 10 Rundreisen (also 20 Ueberquerungen), nach Südamerika 20 Rundreisen [40]) ausgeführt.

Der Luftschiffverkehr wird von der „Deutschen Zeppelin-Reederei GmbH." (DZR) betrieben, an der zur größeren Hälfte der „Luftschiffbau Zeppelin" in Friedrichshafen, zur kleineren die DLH beteiligt sind. Er hat die Rentabilität selbstverständlich noch nicht erreicht, hatte sich ihr aber mit „Graf Zeppelin" und „Hindenburg" bereits bis zu einer Ausgabendeckung von ⅔ durch die Einnahmen genähert. Mit 4 Luftschiffen hofft man die Rentabilität zu erreichen.

f) Besondere Bestimmungen für Fluglinien. Für Fluglinien ist eine besondere Genehmigung notwendig, § 42 I LVO:

> „Luftfahrtunternehmen, die die Beförderung von Personen oder Sachen durch Luftfahrzeuge auf bestimmten Strecken öffentlich und regelmäßig betreiben (Fluglinienverkehr), bedürfen für jede Fluglinie einer besonderen Genehmigung durch den RMdL."

Unberührt bleibt die allgemeine Genehmigung nach § 11 LVG.[41]) Der Begriff der Linie ist hier nicht ähnlich genau wie im PBG bestimmt, was sich auch erübrigt, da Umgehungsversuche im Luftverkehr kaum zu befürchten sind. Die Genehmigung wird nach freiem Ermessen erteilt; doch versteht es sich von selbst, daß alle Entscheidungen im Einvernehmen von Ministerium und DLH bzw. DZR getroffen werden. Der Genehmigung unterliegen ebenfalls die Flugpläne, Flugpreise und Beförderungsbedingungen. Für Fluglinien be-

---

40) Von diesen 13 mit „Graf Zeppelin", 7 mit „Hindenburg".

41) Erwähnt sei, daß die DLH trotz der Beteiligung des Reichs kein „Reichsbetrieb" und damit genehmigungsfrei nach § 11 II LVG ist, sondern ebenso wie andere Betriebe dem allgemeinen Genehmigungszwang des § 11 unterliegt.

stehen besondere Auflagen, (Teil B der „Auflagen", NfL 1936, 719), deren § 6 bestimmt:

„Der Antrag auf Genehmigung der Flugpläne, Flugpreise und der allgemeinen Beförderungsbedingungen muß bei dem RMdL mindestens einen Monat vor Beginn jeder Betriebsperiode eingereicht werden.

Aenderungen während der Betriebsperiode können nur ausnahmsweise genehmigt werden . . . "

Fluglinienunternehmen unterstehen unmittelbar der Aufsicht des RMdL.

D. Schiffsverkehr.

I. Die Seeschiffahrt.

1. Begriff der Seeschiffahrt.

Eine Begriffsbestimmung der Seeschiffahrt findet sich weder im HGB noch in einem anderen Gesetz. Zweifelhaft ist vor allem die Abgrenzung von der Binnenschiffahrt; sie muß aber vorgenommen werden, da See- und Binnenschiffahrt verschiedenen gesetzlichen Regelungen unterstehen. Zur Seeschiffahrt gehört nicht nur die Ueberseeschiffahrt, sondern auch die Küstenfahrt. Eine Zwischenstellung nimmt die Schiffahrt auf Haffen ein; sie wird teils zur Seeschiffahrt,[1]) teils zur Binnenschiffahrt[2]) gerechnet. In der Regel wird sie wegen ihres näheren Zusammenhanges mit der Seeschiffahrt dieser zuzurechnen sein; im einzelnen muß die seemännische Anschauung und der Sprachgebrauch entscheiden. Die Salzhaltigkeit des Wassers ist nicht ausschlaggebend.

Der Unterschied zwischen Linien- und Gelegenheitsverkehr, den wir bei allen nicht schienengebundenen Beförderungsarten kennengelernt haben, besteht auch hier, wenn er auch rechtlich nicht zum Ausdruck kommt; wir unterscheiden Linien- und Trampschiffahrt.[3]) Die ursprüngliche Form der Schiffahrt ist die Trampfahrt, bei der der Reeder Zeit und Ziel seiner Fahrt nach dem jeweiligen Transportbedarf einrichtet. Linienschiffahrt ist nur bei größerem Verkehr rentabel; sie verlangt feste Fahrpläne und Tarife. An der Spitze aller Schiffahrtslinien steht die Fahrt nach New York.

2. Der Seebeförderer.

Die Beförderung zur See unterscheidet sich von allen bisher behandelten Beförderungsarten dadurch, daß ihre Ausübung von keiner Zulassung abhängig ist. Während der Privat-, Klein- und Stra-

1) So z. B. auch die RVO § 1047.
2) RGZ 13, 72.
3) S. dazu Fessler, Die deutschen Schiffahrtslinien, Süddeutsche Monatshefte 1934/5, S. 608.

ßenbahnunternehmer, der Unternehmer von Linien- und Gelegenheitsverkehr sowie der Luftfahrtunternehmer einer Konzession oder einer polizeilichen Erlaubnis zur Ausübung ihres Gewerbes bedürfen, besteht in der Seeschiffahrt kein derartiges Zulassungsverfahren. Für sie gilt volle Gewerbefreiheit.

Wer Güter oder Reisende zur See befördert, ist Kaufmann (§ 1 II Z. 5 HGB) und als solcher zum Handelsregister eintragungspflichtig. Die Größe seines Betriebes spielt keine Rolle. Betreibt er die Seefahrt mit einem eigenen Schiffe, so ist er Reeder (§ 484 HGB). Er wird aber Dritten gegenüber auch dann als Reeder angesehen, wenn er die Seefahrt mit einem fremden Schiffe auf eigene Rechnung betreibt und das Schiff entweder selbst führt oder die Führung einem Schiffer anvertraut (§ 510). Gehört das Schiff mehreren, die damit die Seefahrt für gemeinschaftliche Rechnung betreiben, so besteht eine Reederei, eine Form der Gesellschaft des bürgerlichen Rechts ohne eigene Rechtspersönlichkeit. Diese kommt nur noch in kleinen Verhältnissen vor, insbesondere in der Küstenschiffahrt.[4]) Eine Reederei liegt nicht vor, wenn das Schiff einer Handelsgesellschaft gehört; dieser Fall bildet im Großbetrieb die Regel.

Die Namen der großen deutschen Schiffahrtsgesellschaften sind weltbekannt. An der Spitze steht die Hamburg-Amerika-Linie mit einer Flotte von 104 Seeschiffen, 1847 als Hamburg-Amerikanische Paketfahrt AG. gegründet. Nur 10 Jahre jünger ist der Norddeutsche Lloyd, der über 70 Seeschiffe besitzt. Als halböffentliches Unternehmen ist zu erwähnen der Seedienst Ostpreußen: er untersteht dem RVM und wird von 3 Gesellschaften betrieben: dem Norddeutschen Lloyd, Seebäderdienst, der Hapag Seebäderdienst und der Stettiner Dampfschiffsgesellschaft I. F. Braeunlich.

Daß die großen Ueberseereedereien wie in andern Staaten auch in Deutschland aus Prestigegründen subventioniert werden, um international konkurrenzfähig zu bleiben, ist bekannt.

3. Das Seeschiff.

Die zum Erwerbe durch die Seefahrt bestimmten Schiffe werden „Kauffahrteischiffe" genannt. Die Kauffahrteischiffe, die im ausschließlichen Eigentum von Reichsangehörigen stehen, werden in das Schiffsregister ihres Heimathafens eingetragen (§ 4 des G betr. das Flaggenrecht der Kauffahrteischiffe vom 22. 6. 1899).[5]) Heimathafen ist der Hafen, von welchem aus die Seefahrt mit dem Schiff betrie-

4) Heymann, Handelsrecht, S. 47.
5) RGBl 319; geändert durch G zur Abänderung des G usw., vom 29. 5. 1901, RGBl 184.

ben wird. Schiffsregisterbehörden sind die Amtsgerichte.[6]) Die eingetragenen Schiffe sind berechtigt und in gewissen Fällen verpflichtet, die Reichsflagge zu führen (§ 1 d. G). Reichsflagge und gleichzeitig Handelsflagge ist die Hakenkreuzflagge.[7]) Anstelle der allgemeinen Handelsflagge kann die Handelsflagge mit dem Eisernen Kreuz nach Verleihung dieses Rechts durch den Oberbefehlshaber der Kriegsmarine oder der Luftwaffe von solchen Schiffen geführt werden, deren Führer Marineoffiziere oder Offiziere der Luftwaffe des Beurlaubtenstandes oder ehrenvoll ausgeschiedene aktive Marineoffiziere oder Offiziere der Luftwaffe sind.[8])

Das Recht zur Führung der deutschen Flagge ist mit vielen Vorrechten verbunden; so haben nur deutsche Schiffe das Recht auf Schutz durch die deutschen Behörden, ausländischen Vertretungen und die Kriegsmarine. — Eine Verpflichtung zum Zeigen der Handelsflagge besteht nach § 4 der VO über die Flaggenführung der Schiffe vom 17. 1. 1936[9]) vor allem beim Begegnen mit einem deutschen Kriegsschiff, das die Reichskriegsflagge gesetzt hat, sowie beim Einlaufen in einen Hafen, Aufenthalt und Auslaufen; die Kriegsschiffe können das Zeigen der Flagge erzwingen.

Ueber die Eintragung ins Schiffsregister wird eine Urkunde, das Schiffszertifikat, ausgestellt, das die Befugnis des Schiffes zur Führung der Reichsflagge nachweist. Das Schiff muß seinen eingetragenen Namen an beiden Seiten des Bugs und seinen Namen sowie den Namen des Heimathafens am Heck führen.

Gegen ein zum Abgehen fertiges (segelfertiges) Schiff darf nicht die Zwangsversteigerung oder der Arrest angeordnet werden (§ 482 I HGB).[10])

4. Die Schiffsbesatzung.

Die Schiffsbesatzung besteht aus Kapitän, Schiffsoffizieren und Schiffsleuten. Der Kapitän ist der verantwortliche Führer des Schiffes. Er wird oft (so im HGB) Schiffer genannt. Schiffsoffiziere sind die Angestellten, die zur Ausübung ihres Dienstes eines staatlichen Befähigungsnachweises bedürfen (§ 2 der Seemannsordnung). Der Rest sind die Schiffsleute oder die Schiffsmannschaft.

---

6) VO über die Führung des Schiffsregisters vom 20. 12. 1935, RGBl I 1591. Das Schiffsregister dient ferner zur Eintragung von Schiffshypotheken (vom BGB Schiffspfandrecht genannt, §§ 1259—1272); das Verfahren hierfür ist geregelt in FGG §§ 100—124.
7) Reichsflaggengesetz vom 15. 9. 1935, RGBl I 1145.
8) VO vom 5. 10. 1935, RGBl I 1285, II, 3.
9) RGBl I 15.
10) Aehnliche Regelungen für Eisenbahnen (s. o. S. 24, 31) und für Luftfahrzeuge (s. o. S. 70).

a) Kapitän und Schiffsoffiziere.

§ 31 I GewO bestimmt:

„Seeschiffer, Seesteuerleute, Maschinisten der Seedampfschiffe und Lotsen müssen sich über den Besitz der erforderlichen Kenntnisse durch ein Befähigungszeugnis der zuständigen Verwaltungsbehörde ausweisen."

Das Nähere bestimmt die VO über die Besetzung der Kauffahrteischiffe mit Kapitänen und Schiffsoffizieren (Schiffsbesetzungsordnung) vom 29. 6. 1931.[11]) Sie regelt die Befähigungszeugnisse für Seeschiffer (= Kapitän), Seesteuermann (der Schiffsoffizier, der zur Unterstützung des Kapitäns in der Führung des Schiffes bestimmt ist) und Seemaschinisten (der im Maschinendienst tätige Schiffsoffizier), und schreibt vor, wieviel Offiziere auf einem Schiff je nach Größe und Fahrt vorhanden sein und welche Befähigungszeugnisse sie haben müssen. Es wird unterschieden zwischen Küstenfahrt, kleiner Fahrt (dazu gehört Ost- und Nordsee), mittlerer Fahrt (dazu gehört Europa einschl. des Mittelländischen Meeres und der Atlantischen Inseln) und großer Fahrt. Die Befähigungszeugnisse sind je nach der Art der Fahrt und der Größe des Schiffes verschieden. Für ihre Erteilung sind eine längere Ausbildungszeit und das Bestehen einer Prüfung Bedingung. Das Zeugnis wird nicht auf Zeit erteilt. Es kann nur durch den Spruch eines Seeamts entzogen werden.[12]) Seeämter und das Reichsoberseeamt in Hamburg sind die Behörden, die Seeunfälle untersuchen und ein etwaiges Verschulden festzustellen haben. Sie können dem Inhaber einer Gewerbebefugnis als Kapitän, Seeschiffer, Seesteuermann, See- oder Kleinmaschinist oder Seemotorführer diese Gewerbebefugnis entziehen, wenn er „durch sein Verschulden am Unfalle oder durch sein Verhalten bei Gelegenheit des Unfalls erwiesen hat, daß ihm eine Eigenschaft fehlt, die zur Ausübung dieser Gewerbe erforderlich ist" (§ 26 I des G über die Untersuchung von Seeunfällen, vom 28. 9. 1935).[13])

b) Schiffsmannschaft.

Die Rechtsverhältnisse der Schiffsmannschaft unterliegen nicht der GewO (§ 6 GewO); sie sind durch die Seemannsordnung vom 2. 6. 1902[14]) geregelt. Das G zur Ordnung der nationalen Arbeit[15]) findet auf Schiffe keine Anwendung (§ 4 III d. G). Die Seemannsordnung enthält besondere Vorschriften über das Zustandekommen des Dienstverhältnisses als Schiffsmann; dabei wirken besondere Behörden mit, die Seemannsämter, die von den Landesregierungen zu

11) RGBl II 517.
12) S. § 53 GewO, wo § 31 nicht aufgeführt ist.
13) RGBl I 1183.
14) RGBl 175.
15) Vom 20. 1. 1934.

bestellen sind. Der Schiffsmann muß sich vom Seemannsamt ein Seefahrtsbuch ausfertigen lassen. Der Dienstvertrag des Schiffsmannes heißt Heuervertrag; er kann schriftlich oder mündlich abgeschlossen werden. Der Heuervertrag bedarf einer öffentlichrechtlichen Bestätigung durch das Seemannsamt, der sog. Anmusterung, ebenso seine Auflösung der Abmusterung. Die An- bzw. Abmusterung besteht in der Verlautbarung des Heuervertrages oder seiner Beendigung vor dem Seemannsamte und wird in das Seefahrtsbuch eingetragen.

5. Das Auswanderungsrecht.

Eine Sonderregelung gilt für die Beförderung von Auswanderern.[16]) Die Auswanderung nach Uebersee spielte im vorigen Jahrhundert eine große Rolle und hatte dadurch zu Mißständen geführt, daß die meist unbemittelten und unerfahrenen Auswanderer gewissenlosen und unsozialen Auswanderungsagenten und -unternehmern in die Hände fielen. Nachdem schon zuvor die Auswanderung landesrechtlich geregelt und überwacht worden war, wurde 1897 durch das Reichsgesetz über das Auswanderungswesen[17]) (AuswG) eine reichsrechtliche Regelung geschaffen. Die Auswanderung erreichte in der ersten Nachkriegszeit wieder einen Höhepunkt, ging danach aber ständig zurück und spielt heute keine große Rolle. Während 1926 noch 65 000 Auswanderer[18]) Deutschland verlassen hatten, betrug ihre Zahl 1935 nicht viel mehr als 12 000 (darunter nur 4863 männl. und 7363 weibl.!).

Die Auswanderung ist frei. § 23 AuswG enthält jedoch einige Vorschriften, die sich nur an den Beförderer richten und ihm die Beförderung gewisser Klassen von Personen verbieten. Darunter fallen zunächst nach Buchst. a) Wehrpflichtige, die ohne Erlaubnis auswandern wollen; diese Bestimmung ist heute nach Wiedereinführung der allgemeinen Wehrpflicht wieder aufgelebt. Der Wehrpflichtige bedarf zum Abschluß eines Beförderungsvertrages einer Urlaubsbescheinigung der Wehrersatzdienststelle oder einer Urkunde über die Entlassung aus der Reichsangehörigkeit. Will er ohne dies auswandern, so macht er sich strafbar.[19]) Ferner dürfen solche Personen nicht befördert werden, deren Verhaftung oder Festnahme von einer Gerichts- oder Polizeibehörde angeordnet ist (§ 23 b AuswG; s. ferner § 23 c). Schließlich darf der Unternehmer Mädchen unter 18 Jahren, die ohne Begleitung ihrer Eltern auswandern wollen, nicht befördern, wenn sie nicht außer der Zustimmung dessen, der zur Bestimmung ihres Aufenthaltortes befugt ist, die Zustimmung des Vor-

16) S. dazu Wiebe, Das deutsche Auswanderungsrecht, 1932.
17) Vom 9. 6. 1897, RGBl 463.
18) Statistisches Jahrbuch für das Deutsche Reich, 1936.
19) §§ 140—140 b StGB, eingeführt durch G zur Aenderung des StGB vom 28. 6. 1935, RGBl I 839.

mundschaftsgerichts nachweisen;[20]) die Bestimmung dient der Bekämpfung des Mädchenhandels. Alle diese Vorschriften richten sich nur an den Beförderungsunternehmer.

Das Auswanderungswesen untersteht dem RMdI. Ihm untersteht die Reichsstelle für das Auswanderungswesen und drei Reichskommissare für die Auswanderung, je einer für das Unterweser-, Unterelbe- und Unterodergebiet.

Auswanderungsunternehmer (das ist der, der die Beförderung von Auswanderern nach außerdeutschen Ländern betreiben will) und Auswanderungsagenten bedürfen für ihr Gewerbe der Erlaubnis des RMdI (§ 1 AuswG); die GewO gilt für sie nicht (§ 6 GewO). Als Unternehmer kommen nur Reeder in Frage (§ 5), d. h. solche Unternehmer, die die Beförderung mit eigenem Schiff betreiben; sie müssen in der Regel Reichsangehörige sein und ihre gewerbliche Niederlassung im Inlande haben. Ein Anspruch auf Erteilung der Erlaubnis besteht in keinem Falle. Der Unternehmer hat eine Kaution von mindestens 50 000 RM zu stellen und kann weiteren Konzessionsbedingungen unterworfen werden. Die Erlaubnis gilt nur für bestimmte Einschiffungshäfen und bestimmte Zielländer oder -orte (§ 6, Spezialisierungsprinzip). Diese Bestimmung gibt der Auswanderungsbehörde die Möglichkeit, den Auswandererstrom nach bestimmten Ländern hinzulenken und von andern fernzuhalten. Der RMdI kann die Erlaubnis jederzeit nach freiem Ermessen beschränken und widerrufen.

Aehnliche Bestimmungen gelten für die Auswanderungsagenten, die durch Vorbereitung, Vermittlung oder Abschluß von Beförderungsverträgen bei einem Unternehmerbetriebe gewerbsmäßig mitwirken.

Besonderen Vorschriften unterliegen die Auswandererschiffe, d. s. Schiffe, die nach außereuropäischen Häfen verkehren und mindestens 25 Reisende befördern, abgesehen von den Kajütspassagieren.[21]) Solche Schiffe sind alljährlich sowie vor Antritt der Reise auf ihre Seetüchtigkeit und Ausrüstung zu untersuchen.

II. Die Binnenschiffahrt.

1. Begriff der Binnenschiffahrt.

Binnenschiffahrt ist die Schiffahrt, die nicht Seeschiffahrt ist. Ueber die Haffschiffahrt s. o. S. 75.

---

20) § 9 der VO gegen Mißstände im Auswanderungswesen vom 14. 2. 1924, RGBl I 107.

21) VO betr. Vorschriften über Auswandererschiffe vom 14. 3. 1898, RGBl 57.

2. Der Binnenschiffahrtsunternehmer.

Auch auf dem Gebiete der Binnenschiffahrt ist die Gewerbefreiheit nicht beschränkt; die Beförderung von Gütern oder Personen auf Binnengewässern steht jedermann frei. Zu unterscheiden ist auch hier zwischen dem Beförderungsunternehmer, der die Beförderungsverträge abschließt und für den Gewerbefreiheit gilt, und dem Schiffspersonal, das die Beförderung ausführt und für das Beschränkungen durch Zeugniszwang bestehen.

Kaufmannseigenschaft haben die Unternehmer der zur Beförderung von Personen auf Binnengewässern bestimmten Anstalten (§ 1 II Z. 5 HGB), also nur die Unternehmer größerer Betriebe, die dauernd linienmäßig Personen befördern. — Der Reeder heißt hier Schiffseigner (§ 1 des G betr. die privatrechtlichen Verhältnisse der Binnenschiffahrt vom 15. 6. 1895 [1]) — BinnschG —). Die Rechtsform der Reederei gibt es in der Binnenschiffahrt nicht. Die Personenbeförderung liegt meist in der Hand von Handelsgesellschaften, an denen zuweilen die öffentliche Hand beteiligt ist (Kreisschiffahrt).

Die größte Rolle in der Personenbeförderung auf Binnengewässern spielt neben der Bodenseeschiffahrt, die von der Reichsbahn betrieben wird (darüber s. o. S. 12), die Personenschiffahrt auf dem Mittel- und Niederrhein. Sie wird von der „Köln-Düsseldorfer Rheindampfschiffahrt" betrieben, einer Betriebsgemeinschaft aus 2 Gesellschaften, die älter sind als die großen Betriebe der Seeschiffahrt und ebenfalls im Abstand von 10 Jahren gegründet sind: der seit 1826 bestehenden „Preußisch-Rheinischen Dampfschiffahrtsgesellschaft" in Köln und der seit 1836 bestehenden „Dampfschiffahrtsgesellschaft für den Nieder- und Mittelrhein" in Düsseldorf. Seit 1827 fanden regelmäßige Fahrten zwischen Köln und Mainz statt, mit denen schon im ersten Betriebsjahr fast 19 000 Personen befördert wurden. Beide Gesellschaften bereiteten sich scharfe Konkurrenz; die Kapitäne veranstalteten Wettfahrten und suchten sich zu überholen, sodaß sich die Unfälle häuften.[2]) Schließlich verständigten sich beide Gesellschaften und gründeten 1853 die Betriebsgemeinschaft „Köln-Düsseldorfer Rheindampfschiffahrt", die heute als GmbH. rechtsfähig ist. Die Flotte beträgt (1937) 28 Boote, von denen das größte, die „Mainz", nicht weniger als 2680 Personen faßt. 1934 wurden 2,3 Millionen Passagiere befördert. Mit der Reichsbahn wurden tarifliche Vereinbarungen getroffen, die eine wahlweise Benutzung von Schiff oder Eisenbahn mit gewissen Fahrscheinen gestatten.

---

1) RGBl 301, i. d. F. der Bek. vom 20. 5. 1898, RGBl 868.
2) von Renesse, Zur Entwicklung der Personenschiffahrt auf dem Rhein, ZVMEV 1936, S. 547 ff.

3. Das Binnenschiff.

Auch in der Binnenschiffahrt besteht ein Schiffsregister, das beim Amtsgericht geführt wird.[3]) Es müssen alle Schiffe eingetragen werden, deren Tragfähigkeit mehr als 20 t beträgt oder die eine eigene Triebkraft von mehr als 100 PS haben. Andere Schiffe können eingetragen werden, wenn sie einem gewerblichen Betrieb dienen und eine Tragfähigkeit von über 10 t oder eine eigene Triebkraft von mindestens 50 PS haben. Diese Eintragungsfähigkeit für kleinere Schiffe ist durch das AenderungsG von 1936 geschaffen worden, um auch ihnen die Möglichkeit einer Schiffspfandrechtsbestellung (wozu die Eintragung im Schiffsregister Voraussetzung ist) zu geben. — Ueber die Eintragung wird ein Schiffsbrief erteilt.

Binnenschiffe sind zur Flaggenführung nicht verpflichtet; wenn sie eine Flagge führen, so darf es nur die Hakenkreuzflagge sein.[4])

Durch das G über Vollstreckungsschutz für die Binnenschifffahrt vom 24. 5. 1933 [5]) ist ein Mindestgebot bei der Zwangsversteigerung von Binnenschiffen in Höhe von 7/10 des Schiffswerts eingeführt worden.

Ueber die Regelung des Verkehrs auf den großen Flüssen bestehen umfangreiche internationale Polizeiordnungen, so für den Rhein die Rheinschiffahrtspolizeiordnung vom 1. 1. 1913;[6]) für die Donau die DonauschiffahrtspolizeiVO vom 28. 9. 1935;[7]) für die Elbe die ElbschiffahrtspolizeiVO vom 27. 1. 1933.[8])

4. Die Schiffsbesatzung.

Die Schiffsbesatzung besteht aus dem Schiffer (= Kapitän) und der Schiffsmannschaft; eine besondere Klasse von Offizieren gibt es nicht. Der Schiffer gehört zu den Betriebsbeamten des § 133 a GewO. Auch die Schiffsmannschaft untersteht der GewO (§ 21 II BinnschG), im Gegensatz zur Schiffsmannschaft der Seeschiffe. Dies gilt nicht für die von der Reichsbahn betriebenen Schiffsbetriebe.

Ein allgemeiner Befähigungsnachweis für Binnenschiffer wird nicht verlangt. Nach § 132 BinnschG ist die Reichsregierung befugt, solche Bestimmungen für Schiffer und Maschinisten zu treffen; doch ist keine derartige Verordnung ergangen. § 31 II GewO bestimmt lediglich, daß, soweit infolge von Staatsverträgen besondere An-

3) §§ 119 ff. des BinnschG i. d. F. des G zur Aenderung usw. vom 29. 7. 1936, RGBl I 581.
4) § 7 der VO über die Flaggenführung der Schiffe vom 17. 1. 1936, RGBl I 15.
5) RGBl I 289, 2. Abschnitt §§ 13 ff.; die anderen Vorschriften des Gesetzes sind inzwischen aufgehoben.
6) (1913) für Pr HMBl Beil. zu Nr. 3; Bayern GVBl 5; Baden GVBl 67.
7) RGBl II 663.
8) RGBl II 19.

ordnungen getroffen sind, es dabei sein Bewenden behält. Solche Anordnungen bestehen für die bedeutendsten Binnengewässer.

So steht das Recht, ein Fahrzeug auf dem Rhein oberhalb Duisburgs zu führen, nur dem Inhaber eines Rheinschifferpatents zu; das Rheinschifferpatent ist geregelt in der Vereinbarung der Zentralkommission für die Rheinschiffahrt vom 14. 12. 1922, der das Reich zugestimmt hat.[9]) Die Voraussetzungen für die Erteilung sind durch übereinstimmende VOen geregelt, die in wörtlicher Anlehnung an die von der Zentralkommission gutgeheißene „VO über die Erteilung von Rheinschifferpatenten"[10]) von den einzelnen beteiligten deutschen Ländern erlassen sind.[11])

Ebenso ist für die Elbe ein Schifferzeugnis vorgeschrieben durch die Elbschiffahrtsakte vom 22. 2. 1922[12]) Kap. III § 8 Art. 28 ff. In Ausführung des Art. 30 hat der RVM die VO über Elbschifferzeugnisse vom 2. 7. 1926[13]) erlassen, die die Voraussetzungen der Erteilung des Zeugnisses regelt. Ferner muß jeder Angehörige der Besatzung mit einem Fahrtenbuch versehen sein.[14]) Diese Fahrtenbücher, die auch auf anderen Strömen verlangt werden, sollen grundsätzlich durch das Arbeitsbuch ersetzt werden.[15])

Aehnliche Bestimmungen bestehen für einige andere Flüsse.[16]) Ebenfalls in der Bodenseeschiffahrt ist ein Schifferpatent vorgeschrieben.[17])

---

9) RGBl 1925 II 147.
10) RGBl 1925 II 152.
11) (1925) Pr HMBl 197; Bayern GVBl 189; Baden GVBl 175; Hessen RegBl 150. Aenderung (1926): Pr HMBl 75; Bayern GVBl 299; Baden GVBl 66; Hessen RegBl 89.
12) RGBl 1923 II 183.
13) RGBl 1926 II 364, 434; Aenderungen durch 2. VO vom 8. 5. 1929 (RGBl II 377); 3. VO vom 15. 9. 1934 (RGBl II 811); 4. VO vom 5. 6. 1936 (RGBl II 208).
14) VO des RVM vom 22. 12. 1926, RGBl II 806.
15) S. dazu 3. VO zum G über die Einführung eines Arbeitsbuches, vom 9. 5. 1936, RGBl I 444.
16) S. bei Landmann GewO, § 31, 6.
17) Internationale Schiffahrts- und Hafenordnung für den Bodensee vom 22. 9. 1867, Art. 10, BayGVBl 1909, 937; dazu Revidierte Bestimmungen § 18, aaO., S. 970.

2. Teil.

Die Rechtsverhältnisse der beförderten Personen.

A. Die Schienenbahnen.

1. Der Eisenbahnbeförderungsvertrag.

Die Eisenbahn- (bzw. Straßenbahn-) Gesellschaft schließt Verträge mit den eine Beförderung wünschenden Personen. Das gilt auch für die Deutsche Reichsbahn: sie verkehrt trotz ihrer öffentlichrechtlichen Stellung mit ihren Benutzern auf dem Boden des Privatrechts,[1]) anders als die DRP, wie wir unten sehen werden. Daß eine öffentliche Anstalt sich im Verkehr mit dem Publikum auf die Ebene des Privatrechts begibt, ist nichts Absonderliches; wir sehen dasselbe z. B. bei den öffentlichen Banken, Theatern und Leihhäusern.

Die Gestaltung des Beförderungsvertrags ist dem Belieben der Vertragsparteien entzogen. Einzelabmachungen sind schon wegen des Charakters der Bahn als Massenverkehrsmittel regelmäßig nicht möglich. Die den Beförderungsvertrag regelnden Normen sind folgende: zunächst untersteht er als Werkvertrag dem BGB; die Zurverfügungstellung des Platzes im Eisenbahnabteil ist keine so selbständige Leistung der Eisenbahn, daß sie den Vertrag zu einem gemischten Miet-Werkvertrag machte; es handelt sich dabei nur um eine unselbständige Nebenleistung, der Vertrag bleibt reiner Werkvertrag. Der Vertrag untersteht ferner, da der Eisenbahnunternehmer Kaufmann ist und somit der Beförderungsvertrag Handelsgeschäft, den für diese geltenden Bestimmungen des HGB. Die besonderen Normen des HGB über die „Beförderung von Gütern und Personen auf den Eisenbahnen" im VII. Abschnitt des III. Buches enthalten nur eine einzige Norm über die Personenbeförderung, den § 472; dieser verweist jedoch nur auf die Eisenbahnverkehrsordnung (EVO).

Die EVO ist eine von der Reichsregierung zu erlassende Rechtsverordnung mit Gesetzeskraft. Die jetzt geltende EVO stammt vom

1) S. dazu Heymann, Handelsrecht, S. 109.

16. 5. 1928.[2]) Die EVO gilt nur für die Bahnen des allgemeinen Verkehrs, also Reichsbahnen und Privateisenbahnen. Ihre Ausdehnung auf die Kleinbahnen, die von diesen seit langem erstrebt wird, wird im kommenden Privateisenbahngesetz erfolgen. Einstweilen haben die meisten Klb die EVO durch Tarif eingeführt; sie gilt in diesen Fällen allerdings nicht als zwingendes Recht, sondern als Bestandteil privatrechtlicher Beförderungsbedingungen; einzelne für die Klb besonders ungünstige Bestimmungen sind meist nicht in den Tarif übernommen. — Die EVO enthält zwingendes Recht, § 471 II S. 2 HGB; diese Bestimmung steht zwar unter den frachtrechtlichen Bestimmungen (für Personenbeförderung gilt ja nur § 472), sie muß aber auf die Paragraphen der EVO, die die Personenbeförderung regeln, auch angewandt werden.[3])

Die Großbahnen können mit Genehmigung des RVM Ausführungsbestimmungen zur EVO erlassen (§ 2 EVO); in dieser Form haben alle deutschen Großbahnen einheitlich die „Allgemeinen Ausführungsbestimmungen" zur EVO aufgestellt, die den Teil I der Tarife der einzelnen Bahnen darstellen. Teil II der Tarife enthält die besonderen Bestimmungen der einzelnen Bahnen.

Jede Bahn (Groß-, Klein- und Straßenbahn) muß Tarife aufstellen, die Beförderungsbedingungen und Beförderungspreise enthalten und veröffentlicht werden müssen; über das Zustandekommen der Tarife s. den 1. Teil dieser Schrift.[4]) Die Tarife haben den Charakter allgemeiner Geschäftsbedingungen; sie gehen in den Vertragsinhalt ein, ohne daß es einer ausdrücklichen Bezugnahme bedürfte. Sie haben für jedermann gleichmäßig Anwendung zu finden (Tarifzwang); Begünstigungen gegenüber den Tarifen sind verboten und nichtig (EVO § 6, KlbG § 21, PBG § 17 II).

Die Reihenfolge der den Beförderungsvertrag regelnden Normen ist also: EVO, Tarife, HGB, BGB; bei Klein- und Straßenbahnen tritt an die Stelle der EVO der Tarif (HGB § 473).

2. Kontrahierungszwang.

Es steht nicht im Belieben der Bahn, ob sie einen Beförderungsvertrag abschließen will. Vielmehr bestimmt für die Großbahnen § 3 EVO:

„Die Eisenbahn kann die Beförderung nur verweigern, wenn

a) den geltenden Beförderungsbedingungen und den sonstigen allgemeinen Anordnungen der Eisenbahn nicht entsprochen wird, oder

b) die Beförderung mit den regelmäßigen Beförderungsmitteln nicht möglich ist, oder

2) RGBl II 401.
3) Rundnagel, S. 267.
4) S. 17 (Reichsbahn), 23 (Privatbahnen), 48 (Klb), 37 (Strb).

c) die Beförderung durch Umstände verhindert wird, die als höhere Gewalt zu betrachten sind."

Weitere Ausnahmen vom Beförderungszwang gelten für einige Klassen von Personen, die keinen Anspruch auf Beförderung haben, vor allem Personen, die an gewissen ansteckenden Krankheiten leiden (§ 10 EVO). Von diesen Ausnahmen abgesehen, hat jedermann einen privatrechtlichen Anspruch gegen die Bahn auf Abschluß eines Beförderungsvertrages; bei Verletzung dieses Anspruches kann er vor den ordentlichen Gerichten auf Schadenersatz klagen. Der Anspruch erlischt 5 Minuten vor Abfahrt des Zuges (§ 13 VI EVO).

Für Klb und Strb findet sich weder im Pr KlbG noch im PBG eine dem § 3 EVO entsprechende Bestimmung. Diese ist aber auch nicht nötig, denn beide dienen nach ihrer Bestimmung dem öffentlichen Verkehr (KlbG § 1, PBG § 3), und d. h., daß jedermann sie benutzen kann, wenn nicht die üblichen Ausnahmen Platz greifen, die in den Beförderungsbedingungen festgesetzt zu werden pflegen. Läßt die Bahn nicht jedermann zur Beförderung zu, so dient sie nicht dem öffentlichen Verkehr, wozu sie jedoch kraft ihrer Betriebspflicht verpflichtet ist. Der Einzelne hat keinen privatrechtlichen klagbaren Anspruch, wie er bei Klb nur für die Güterbeförderung besteht (HGB §§ 453, 473 II); aber die Klb und Strb ist öffentlichrechtlich verpflichtet, mit ihm einen Beförderungsvertrag abzuschließen. Dies ergibt sich auch aus dem Tarifzwang, d. h. der Bestimmung, daß die angesetzten Beförderungspreise gleichmäßig für alle Personen Anwendung zu finden haben[5]) (KlbG § 21 II, PBG § 17 II).

In diesem Zusammenhang ist auf das eigentümliche englische Rechtsinstitut des common carrier hinzuweisen.[6]) A common carrier is one who undertakes to carry for hire from place to place the goods of anyone who employs him.[7]) Der common carrier ist verpflichtet, alle Güter, die ihm zur Beförderung angeboten werden, zu befördern, widrigenfalls er sich schadenersatzpflichtig macht. Der Kontrahierungszwang des common carrier bezieht sich nur auf Güter, auch auf das Gepäck von Reisenden, dagegen nicht auf Personen; wer nur Personen befördert, ist kein common carrier. Die Bedeutung des common carrier liegt vor allem auf dem Gebiete der Haftung (s. u. S. 98 f.).

3. Vertragschluß.

Der Abschluß des Beförderungsvertrages geschieht in der Regel durch Lösen einer Fahrkarte. Anders ist es, wenn die Fahrkarten

5) Hein-Krüger I, S. 123.
6) S. dazu Stephen's Commentaries on the Laws of England, 19th Edition, 1928, Vol. III, S. 304 ff.; Stevens' Elements of Mercantile Law, 9th Edition, 1934, S. 439 ff.
7) Stevens', S. 439.

erst im Zuge oder in der Bahn verkauft werden, wie es bei Neben- und Kleinbahnen häufig, bei Strb immer der Fall ist. In diesen Fällen geschieht der Vertragsschluß durch Einsteigen.

Die Fahrkarte ist ein Wertpapier, und zwar eine Inhabermarke nach § 807 BGB.[8]) Sie ist bis zum Antritt der Reise frei übertragbar. Unübertragbar sind dagegen Monats- und andere Karten, die für eine bestimmte Person ausgestellt sind, die durch Lichtbild oder Namensnennung kenntlich gemacht ist. Sobald diese Festlegung auf eine bestimmte Person erfolgt ist, sobald z. B. auf den Zeitkarten der Berliner Stadt- und Ringbahn der Inhaber seine Unterschrift angebracht hat, verliert die Karte ihre Uebertragbarkeit und damit ihren Charakter als Inhaberpapier.

Der Fahrschein der Strb ist dagegen nur Quittung; er dient zum Beweise (nicht des Vertragsschlusses, dieser erfolgt durch Einsteigen, sondern) der Zahlung; diese kann nach den Beförderungsbedingungen der Strb nur durch den Fahrschein bewiesen werden, sodaß, wenn er nicht vorgezeigt werden kann, nochmalige Zahlung verlangt werden kann. Eine Ausnahme ist hier wiederum zu machen bezüglich der im voraus verkauften Fahrscheinblocks, z. B. der Sammelkarten der Berliner Verkehrs AG; diese entsprechen den Fahrkarten der Eisenbahnen, sind also Inhabermarken nach § 807.

4. Gepäck.

Zur Beförderung von Personen gehört die Beförderung des Gepäcks dieser Personen. In der EVO sind die Vorschriften über Gepäckbeförderung deutlich getrennt von denen über Güterbeförderung und gehören zum Recht der Personenbeförderung.

Zu unterscheiden ist zwischen Handgepäck, das der Reisende in seiner Obhut behält, und Reisegepäck, das er der Bahn zur Beförderung aufgibt. Bei Strb findet in der Regel keine Beförderung von Reisegepäck statt.

Bezüglich des Handgepäcks wird kein besonderer Vertrag geschlossen, es handelt sich vielmehr um eine Nebenleistung aus dem Personenbeförderungsvertrage ohne besonderes Entgelt. Die Menge der Gegenstände, die als Handgepäck in das Abteil mitgenommen werden dürfen, ist naturgemäß begrenzt; es dürfen nur leicht tragbare Gegenstände mitgenommen werden (§ 26 EVO); gewisse gefährliche und die Mitreisenden belästigende Gegenstände sind ausgeschlossen; dem Reisenden steht nur der Raum über und unter seinem Sitzplatz zur Verfügung. Besondere Bestimmungen bestehen für die Wagen „für Reisende mit Traglasten". — Der Reisende hat sein Handgepäck selbst zu beaufsichtigen; d. h. tut er es nicht, so

8) RG in JW 1905, S. 427, Nr. 4; Heymann, Handelsrecht, S. 91 („vereinfachtes Inhaberpapier"); Mosse-Heymann zu § 472, 2; Rundnagel, S. 503.

hat er selbst den Schaden. Eine Ausnahme von der Unentgeltlichkeit der Handgepäckbeförderung besteht bei den Strb. Bei ihren beschränkten Raumverhältnissen werden unentgeltlich nur solche Gepäckstücke befördert, „die auch bei vollbesetztem Wagen bequem auf den Händen oder auf dem Schoß so getragen werden können, daß die übrigen Fahrgäste nicht belästigt werden und ein besonderer Platz nicht in Anspruch genommen wird" (Beförderungsbedingungen der Berliner Strb). Größere Gepäckstücke werden gegen Gebühr befördert, soweit Platz vorhanden ist; sie behalten ihren Charakter als Handgepäck, denn der Reisende hat sie selbst zu beaufsichtigen.

Das Reisegepäck ist im IV. Abschnitt der EVO, §§ 28 ff., geregelt (bei Klb in den Tarifen). Bezüglich seiner wird ein besonderer Vertrag geschlossen; der Vertrag ist jedoch kein selbständiger, da eine Gepäckbeförderung nur in Verbindung mit einer Personenbeförderung vorgenommen wird; bei der Aufgabe des Gepäcks muß der Fahrausweis vorgelegt werden (AusfBest 1 zu § 30).[9]) Der Vertrag ist seinem Wesen nach Frachtvertrag, untersteht jedoch den dafür geltenden Bestimmungen nur bezüglich der Haftung. Der Abschluß des Vertrages geschieht durch Annahme des aufgelieferten Gepäcks durch die Bahn; die Aushändigung des Gepäckscheins ist für das Zustandekommen des Vertrages nicht wesentlich.

Nach der alten EVO durften nur Gegenstände des Reisebedarfs als Reisegepäck aufgegeben werden; es wurden aber in den Allgemeinen Ausführungsbestimmungen Ausnahmen zugelassen. In der jetzigen EVO von 1928 ist diese Beschränkung fallengelassen worden; es dürfen also Gegenstände aller Art als Reisegepäck aufgegeben werden, vorausgesetzt, daß sie den Bestimmungen des § 29 bezüglich Verpackung und Bezeichnung entsprechen.

Bei der Aufgabe des Gepäcks bekommt der Reisende einen Gepäckschein. Dieser ist kein Inhaberpapier[10]) oder Inhabermarke nach 807 BGB, da das Recht auf Rückgabe des Gepäcks nicht in ihm verkörpert ist; ist er abhandengekommen, so kann das Recht auf andere Weise geltend gemacht werden. Der Anspruch aus dem Beförderungsvertrage bleibt bestehen: § 33 VI sagt, daß die Bahn zur Auslieferung des Gepäcks auch verpflichtet ist, wenn der Gepäckschein nicht beigebracht wird, aber die Empfangsberechtigung anderweit glaubhaft gemacht wird. Der Gepäckschein ist also überhaupt kein Wertpapier.[11]) Er ähnelt am meisten den Legitimationspapieren des § 808 BGB, mit denen er gemeinsam hat, daß die Eisenbahn durch Leistung an den Inhaber befreit sein will, ohne dessen Berechtigung nachprüfen zu müssen (§ 33 I 2 EVO). Der

9) Andernfalls kann das Gepäck als Expreßgut befördert werden (Allg. AusfBest. 4 zu § 30).
10) Ebenso Gumprecht EE 23, 309 ff.
11) Ebenso Kittel-Friebe-Hay, EVO § 33, 1.

Unterschied gegenüber den Legitimationspapieren des § 808 ist der, daß im Gepäckschein kein Gläubiger benannt ist. Er ist deshalb als „Legitimationszeichen" [12]) analog § 808 zu behandeln.[13]) Liefert die Eisenbahn das Gepäck schuldhaft an einen Nichtberechtigten aus, z. B. an jemand, dessen Nichtberechtigung ihr bekannt ist, so wird sie nicht frei; sie könnte ja, da sie dem Inhaber nicht verpflichtet ist, ohne Gefahr den Nachweis seiner Berechtigung verlangen. Der Anspruch aus § 826 BGB genügt in diesem Falle nicht, da die Eisenbahn sich in der Regel exkulpieren wird; vielmehr ist in diesen Fällen der Anspruch aus dem Gepäckbeförderungsvertrage bestehen geblieben.[14])

5. Haftpflicht.

a) Vertragliche Ansprüche.

Die praktisch wichtigste Frage des privaten Beförderungsrechts ist die der Haftung des Beförderers bei Unfällen und bei Verlust oder Beschädigung von Gepäck. In solchen Fällen hat der Reisende zunächst Ansprüche aus dem Beförderungsvertrage. Die vertragliche Verpflichtung des Beförderers ist nicht nur, den Reisenden an das Reiseziel zu bringen, sondern, ihn unbeschädigt dahin zu bringen. Verletzt er oder einer seiner Leute oder eine andere Person, deren er sich zur Erfüllung seiner Verbindlichkeit bedient, diese Pflicht, so ist er aus §§ 276/8 BGB, 458 HGB schadensersatzpflichtig. Die Haftung des Eisenbahnunternehmers für „seine Leute" (§ 458 HGB, 5 EVO) geht in doppelter Hinsicht über die Vorschrift des § 278 BGB hinaus:[15]) die Haftung ist nicht bedingt durch Verschulden der Leute (anders § 278 BGB),[16]) und sie erstreckt sich auch auf solche Leute des Unternehmers, die nicht mit der Erfüllung der Verbindlichkeit befaßt sind, sofern sie sich nur überhaupt im Dienst befinden.

Der vertragliche Schadensersatzanspruch richtet sich auf Herstellung des Zustandes, der bestehen würde, wenn der zum Schadensersatz verpflichtende Umstand nicht eingetreten wäre; statt der Herstellung kann der dafür erforderliche Geld-Betrag verlangt werden (§ 249 BGB). Der Schadensersatzanspruch wird beschränkt oder entfällt bei eigenem Verschulden des Beschädigten (§ 254). Ein Anspruch auf Ersatz immateriellen Schadens besteht nicht. Mittelbar geschädigte Dritte können aus dem Beförderungsvertrage

12) Enneccerus-Lehmann, S. 672; Rundnagel, S. 537.
13) Ebenso Heymann, Handelsrecht, S. 92; Gumprecht EE 23, 414 f.
14) Ebenso Enneccerus-Lehmann, S. 670; Kittel-Friebe-Hay EVO § 33, 3; RGZ 86, 87; 89, 403; ähnlich Goltermann EE 39, 156; a. A. Gumprecht EE 23, 416 (nur Schadensersatz nach § 826 BGB).
15) Heymann, Handelsrecht, S. 109.
16) Mosse-Heymann, § 458, 2.

keine Ersatzansprüche herleiten. (Ueber die vertragliche Gefährdungshaftung für Reisegepäck s. u. S. 94 f.).

b) Ansprüche aus unerlaubter Handlung.

Der Reisende hat ferner bei Verschulden einen Schadensersatzanspruch aus unerlaubter Handlung. Die Eisenbahn haftet auch hier für ihre Leute und Erfüllungsgehilfen, kann sich von ihrer Haftung jedoch durch den Nachweis befreien, daß sie die erforderliche Sorgfalt beobachtet hat oder der Schaden auch bei Anwendung dieser Sorgfalt eingetreten sein würde (§ 831). Unberührt bleibt die Haftung des schuldigen Gehilfen selbst, also z. B. des Zugführers. — Eine Exkulpation des Beförderers ist nicht möglich bei Verschulden der „verfassungsmäßigen Vertreter" der juristischen Personen des öffentlichen und privaten Rechts (§§ 31, 89 BGB). Dies sind die gesetzlichen Vertreter der juristischen Person sowie die Personen, deren Stellung sich unmittelbar aus der Satzung ergibt. Die Stationsvorsteher der ehemaligen preußischen Staatsbahnen fielen nicht unter diese Bestimmung;[17]) dagegen hat das RG die Leiter der „Dienststellen" der Reichsbahn, zu denen die Bahnhöfe gehören, also die Stationsvorsteher als verfassungsmäßig berufene Vertreter angesehen.[18])

In der weitgehenden Exkulpationsmöglichkeit liegt die große Schwäche des deliktischen Anspruchs gegenüber dem vertraglichen; dem steht der größere Umfang des deliktischen Anspruchs gegenüber: er erstreckt sich in gewissen Fällen auf den immateriellen Schaden (sog. Schmerzensgeld); auch ein Dritter kann Schadensersatz verlangen, wenn ihm durch die Tötung des Beförderten sein Unterhaltsanspruch gegen den Getöteten entzogen wird (§ 844 II) oder wenn ihm Dienste entgehen, die der Getötete oder Verletzte ihm kraft Gesetzes zu leisten verpflichtet war (§ 845). — Auch der Klage aus unerlaubter Handlung kann mitwirkendes Verschulden des Geschädigten entgegengehalten werden.

c) Gefährdungshaftung.

Der vertragliche sowohl als der deliktische Anspruch sind nur bei Verschulden des Beförderers oder seiner Erfüllungsgehilfen gegeben. Sie versagen in den Fällen, in denen kein Verschulden nachzuweisen ist. Der Reisende wäre daher nur unvollkommen geschützt, wenn die Haftung der Bahn mit dieser Verschuldenshaftung erschöpft wäre. Sie haftet aber auch ohne Nachweis des Verschuldens auf Grund einer Gefährdungs- oder Erfolgshaftung. Diese Gefährdungshaftung ist bei Personen- und Sachschaden verschieden geregelt.

17) RG in JW 1903, Beil. S. 117 f. = EE 20, 253; RG in WarnR 1917, Nr. 242, S. 379; 1919, Nr. 89, S. 137.
18) RGZ 121, 382 (386 f.).

1. Gefährdungshaftung für **Personenschäden.** Diese ist in § 1 des Reichshaftpflichtgesetzes [19]) geregelt:

„Wenn bei dem Betriebe einer Eisenbahn ein Mensch getötet oder körperlich verletzt wird, so haftet der Betriebsunternehmer für den dadurch entstandenen Schaden, sofern er nicht beweist, daß der Unfall durch höhere Gewalt oder eigenes Verschulden des Getöteten oder Verletzten verursacht ist."

Unter Eisenbahnen sind alle Arten von Schienenbahnen zu verstehen, also auch Strb, Seilbahnen u. dgl. Die Haftungsfälle sind Tötung und Körperverletzung. Der Unfall muß „bei dem Betriebe" eingetreten sein; dieser Begriff ist durch die Rechtsprechung so ausgedehnt, daß es bei Unfällen, die sich während der Beförderung selbst einschl. Ein- und Aussteigen ereignen, keiner weiteren Prüfung bedarf, ob sie auf die dem Eisenbahnbetrieb eigentümlichen Gefahren zurückzuführen sind.[20])

Der Umfang der Haftung ist ähnlich dem der deliktischen Haftung festgesetzt, doch wird nicht für immateriellen Schaden gehaftet.[21]) Der Schadensersatz, der durch Entrichtung einer Geldrente zu leisten ist, ist der Höhe nach begrenzt (§ 7 a); diese Bestimmung wurde 1923 eingeführt [22]) und erhielt nach mehrfachen Aenderungen [23]) folgende Fassung: der Höchstbetrag einer Jahresrente ist 10 000 Mark vervielfältigt mit der jeweiligen Teuerungszahl, die der aufgerundeten Reichsindexziffer für die Lebenshaltungskosten entspricht. Man hat die Fortgeltung dieser auf dem Höhepunkt der Inflation erlassenen Bestimmung angezweifelt, da sie auf Papiermark abgestellt ist und eine Umstellung auf Goldmark nicht wie z. B. im KFG und LVG erfolgt ist.[24]) Doch hält das RG die Klausel mangels einer Aufhebung für noch fortbestehend;[25]) es nimmt als Haftungshöchstgrenze einen Betrag in RM an, „der, an der jeweils maßgebenden Reichsindexzahl gemessen, in seiner Kaufkraft dem Friedensbetrage von 10 000 Mark gleichkommt"; z. B. wäre die Höchstgrenze für Anfang 1937 (Reichsindexzahl = 124,3) 12 430 RM. Das Vorhandensein dieser Bestimmung ist trotz der

19) G, betr. die Verbindlichkeit zum Schadenersatze für die bei dem Betriebe von Eisenbahnen, Bergwerken usw. herbeigeführten Tötungen und Körperverletzungen, vom 7. 6. 1871, RGBl 207.
20) RG in EE 23, 381; 25, 288 f.; JW 1920, 710.
21) Von Dritten, gesetzlich Dienstberechtigten, kann auf Grund des RHG Ersatz für die entgangenen Dienste gefordert werden, RG VR 1934, 390 (steht nicht im Gesetz!).
22) G zur Aenderung des RHG vom 8. 7. 1923, RGBl I 615.
23) VO vom 6. 8. 1923 (RGBl I 762); vom 19. 9. 1923 (RGBl I 893); vom 24. 10. 1923 (RGBl I 993).
24) Heucke, Zur Gültigkeit des § 7 a RHG, EE 44, 137; RHG, 2. Aufl. 1937, 107; KG Urt. vom 28. 1. 1928, zit. EE 48, 85.
25) RGZ 124, 179 = EE 48, 85 f. = JW 1929, 2053; ebenso Römer, ZADR 1937, 307.

Schwankung, die sich bei den heutigen stabilen Verhältnissen in sehr engen Grenzen hält, sehr erwünscht; bestände sie nicht, so müßte man sie schaffen. Denn in den andern Fällen der Gefährdungshaftung bestehen auch Höchstgrenzen, die sogar noch wesentlich niedriger sind als die des RHG: im KFG Jahresrente 1500 RM; im LVG Höchstbetrag des Schadensersatzes überhaupt pro Person 30 000 RM. Der § 7 a des RHG ist also nicht abzuschaffen, sondern allenfalls zu reformieren: die schwankende Berechnungsmethode hat heute ihre Notwendigkeit verloren; die Höchstgrenze wäre aus Gründen der Angleichung der verschiedenen Haftpflichtbestimmungen und in Anbetracht der schwierigen finanziellen Lage der Reichsbahn, die deutsches Volksvermögen verwaltet, herabzusetzen.

In 2 Fällen, deren Vorliegen die Eisenbahn beweisen muß, ist die Haftung ausgeschlossen:

a) bei höherer Gewalt. Höhere Gewalt ist nach der Rechtsprechung des RG[26])

> „ein betriebsfremdes von außen durch elementare Naturkräfte oder durch Handlungen dritter Personen herbeigeführtes Ereignis, das nach menschlicher Einsicht und Erfahrung unvorhersehbar ist, mit wirtschaftlich erträglichen Mitteln auch durch die äußerste, nach der Sachlage vernünftigerweise zu erwartende Sorgfalt nicht verhütet oder unschädlich gemacht werden kann und auch nicht wegen seiner Häufigkeit von dem Betriebsunternehmer mit in den Kauf zu nehmen ist."

An Hand dieser überaus engen Definition nehmen die Gerichte das Vorliegen höherer Gewalt nur in verschwindend wenigen Fällen an, bei schweren Naturkatastrophen und Attentaten,[27]) sodaß diese Bestimmung praktisch nahezu zur Bedeutungslosigkeit verurteilt ist. Mit einer uns oft übertrieben erscheinenden Strenge wird in den meisten Fällen das Vorliegen höherer Gewalt verneint, z. B. meist in den Fällen, wo der Unfall durch ein schuldloses Verhalten des Verletzten selbst herbeigeführt wurde;[28]) so z. B. der Fall RGZ 95, 64, wo ein Reisender unter dem Einfluß einer Wahnvorstellung aus dem Zuge sprang, weil er sich einbildete, der Zug würde entgleisen; oder der Fall RG in JW 1920, 710, wo ein Reisender in der Schlaftrunkenheit sich einbildete, er sei angekommen und müsse aussteigen und so aus dem fahrenden Zuge sprang.[29])

---

26) RG JW 1931, 865 Nr. 11; ähnlich RGZ 95, 64; 104, 150; 101, 95; JW 1920, 710.

27) Wussow, Das Unfallrecht, S. 28 f.

28) Solche Fälle stellt das neue tschechoslovakische Eisenbahngesetz unter besonderen Umständen dem haftungsausschließenden Verschulden des Beschädigten gleich, s. u. S. 101.

29) S. ferner das Urteil des RG in VAE II, 332, mit ablehnender Bemerkung von Meyer; ebenfalls ablehnend Carl in Straßenverkehrs- und Verkehrshaftpflichtrecht, Nr. 71, S. 38.

b) Ferner ist die Haftung, wie überall, bei eigenem Verschulden des Verletzten ausgeschlossen; der Verletzte hat sich ferner alles anrechnen zu lassen, was er selbst zu vertreten haben würde, also vor allem das Verschulden seines gesetzlichen Vertreters und seiner Verrichtungsgehilfen. Der Einwand des eigenen Verschuldens des Verletzten wird jedoch in vielen Fällen unwirksam gemacht durch den Begriff der „erhöhten Betriebsgefahr", den das RG herausgebildet hat; diese erhöhte Betriebsgefahr vermag selbst ein grobes Verschulden des Verletzten auszugleichen.[30]) Als Beispiel sei der Fall RG in WarnR 1935, 180[31]) erwähnt, wo auf einem Bahnhof der Berliner Wannseebahn eine Reisende dadurch überfahren wurde, daß sie, während sie an der Bahnsteigkante entlangging, sich umsah und dadurch die Richtung verlor und auf das Gleis stürzte; selbst diese grobe Fahrlässigkeit wurde als durch die erhöhte Betriebsgefahr ausgeglichen angesehen, die die Reichsbahn hätte veranlassen müssen, einen besonderen Aufsichtsbeamten zu bestellen, dem „die Sicherung der auf dem Bahnsteig befindlichen Fahrgäste vor den mit dem Einfahren der Züge verbundenen Gefahren" obgelegen hätte! Daß selbst zehn Aufsichtsbeamte nicht in der Lage wären, auf Unvorsichtige so aufzupassen, daß ein Unfall unmöglich gemacht wird, ist jedem klar, der einmal auf der Berliner Stadtbahn gefahren ist. Eine derartig weltfremde Rechtsprechung läßt sich nicht mehr mit dem Begriff der Betriebsgefahr und dem Gedanken der Risikoverteilung rechtfertigen. Sie läuft vielmehr darauf hinaus, selbst grobes Verschulden der Fahrgäste der Eisenbahn aufzubürden und steht in unerfreulichem Gegensatz zu unserer modernen Verkehrsgesetzgebung.[32]) Hier ist der Hebel anzusetzen, um die allzu scharfe Haftung unserer Eisenbahnen zu mildern; das RHG ist gut, es bedarf keiner Aenderung. Das Prinzip der Gefährdungshaftung ist berechtigt und muß beibehalten werden. Was geändert werden muß, ist die Anwendung der Haftungsausschließungsgründe, nämlich die Einengung des Begriffs der höheren Gewalt, vor allem in den Fällen der Verursachung durch den Verletzten selbst, und die Ausgleichung des eigenen Verschuldens des Verletzten durch die „erhöhte Betriebsgefahr"; vom Fahrgast muß ein höheres Maß von Aufmerksamkeit verlangt werden.

2. Gefährdungshaftung für **Sachschäden.**

aa) Reisegepäck. Für Verlust, Minderung oder Beschädigung von aufgegebenem Reisegepäck haftet die Bahn ohne Nachweis des Verschuldens nach § 456 HGB.[33]) Diese Haftung ist eine vertrag-

30) S. Dorpmüller ZADR 1935, 154.
31) = EE 58, 94 mit Anm.; = ArchEW 1935, 1276 = VR 1935, 391.
32) Die Instanzgerichte neigen mit Recht eher dazu, in krassen Fällen Verschulden des Verletzten anzunehmen, s. die bei Carl aaO. Nr. 67, 68, 75 zit. Entscheidungen.

liche. Die Haftung ist ausgeschlossen bei Verschulden des Verfügungsberechtigten, höherer Gewalt sowie in einigen weiteren, für Reisegepäck nicht wichtigen Fällen; der Nachweis der Schuldlosigkeit der Bahn genügt nicht. Die Haftung für Verlust (nicht für Minderung oder Beschädigung) ist ferner ausgeschlossen, wenn das Gepäck nicht binnen zweier Wochen nach Ablauf der Lieferfrist auf der Bestimmungsstation abgefordert wird (§ 35 IV EVO).[34]) Die Lieferfrist endet, sobald nach Ankunft des Zuges, mit dem das Gepäck zu befördern war, die zur Bereitstellung und etwaigen Abfertigung erforderliche Zeit abgelaufen ist (§ 33 II). Die Bahn haftet auch für Ueberschreitung der Lieferfrist, kann sich jedoch durch den Nachweis ihrer Schuldlosigkeit befreien (§ 37).

Die Reisegepäckhaftung ist für den Reisenden insofern sehr günstig, als eine Entschädigung bis zu 10 RM pro kg ohne Nachweis des Schadens gezahlt wird, sofern der Schaden nur glaubhaft gemacht wird (§ 35 II EVO). — Ein Höchstbetrag der Haftung kann mit Genehmigung des RVM im Tarif festgesetzt werden, was jedoch nicht geschehen ist (für Großbahnen §§ 35 III EVO / 465 II HGB; für Klb §§ 465 II / 473 HGB).

An den Gepäckschaltern der Reichsbahn kann das gesamte Reisegepäck sowie Handgepäck bei der Europäischen Güter- und Reisegepäckversicherungs AG. gegen Verlust, Minderung und Beschädigung versichert werden.

bb) Handgepäck. Für Schäden am Handgepäck besteht keine Gefährdungshaftung. § 465 II HGB bestimmt ausdrücklich, daß für Handgepäck nur bei Verschulden gehaftet wird. Die Eisenbahn haftet also nur aus Vertrag oder aus unerlaubter Handlung für eigenes Verschulden und das ihrer Leute und Erfüllungsgehilfen.

cc) Andere Sachschäden. Für andere Sachschäden, vor allem an der Kleidung, Tascheninhalt, Armbanduhr usw. besteht in vielen Ländern durch Landesgesetz eine Gefährdungshaftung. Solche Landesgesetze sind nach Art. 105 EGBGB gültig. In Pr bestimmt § 25 des EisenbahnG von 1838, daß die Gesellschaft zum Ersatze allen Schadens verpflichtet ist, der „bei der Beförderung auf der Bahn, an den auf derselben beförderten Personen und Gütern . . . " entsteht,

> „und sie kann sich von dieser Haftung nur durch den Nachweis befreien, daß der Schade entweder durch die eigene Schuld des Beschädigten, oder durch einen unabwendbaren äußern Zufall bewirkt worden ist."

---

33) Diese Bestimmung gilt auch für Klb und Strb.

34) § 465 I HGB: binnen 8 Tagen nach Ankunft des Zuges, zu welchem das Gepäck aufgegeben ist. (Zugunsten des Reisenden darf die EVO vom HGB abweichen.)

Der Begriff des „unabwendbaren äußeren Zufalls" deckt sich mit dem der höheren Gewalt nach § 1 RHG.[35]) Bei eigener Schuld des Geschädigten ist die Haftung der Bahn ganz ausgeschlossen; es findet keine Abwägung nach § 254 BGB statt.[36]) — Der § 25 ist, soweit er sich auf Personenschäden bezieht, durch das RHG, dem er als Vorbild diente, obsolet geworden; er gilt noch heute für Sachschäden, nicht jedoch für Handgepäck, da hier § 465 III HGB reichsrechtlich eine ausdrückliche anderweitige Regelung trifft.[37]) Das pr.EisbG gilt jedoch nur für Großbahnen (Reichs- und Privatbahnen), nicht dagegen für Klein- und Straßenbahnen,[38]) bei denen in Pr keine Gefährdungshaftung für Sachschäden besteht.

In den außerpreußischen Ländern besteht eine Gefährdungshaftung für Sachschäden teilweise für alle Eisenbahnen, teilweise nur für Klb (also genau umgekehrt wie in Pr) oder nur für Strb, teilweise gar nicht. Alle Eisenbahnen lassen haften Württemberg,[39]) Braunschweig,[40]) Lübeck,[41]) Anhalt[42]) und Thüringen.[43]) Nur Klb haften in Mecklenburg-Schwerin;[44]) für Großbahnen besteht dort ein eigenartiger Rechtszustand: in den Konzessionsbedingungen der ehemaligen Privatbahnen wurde die Haftpflicht in Anlehnung an das PrEisbG von 1838 geregelt; diese Bestimmungen über die Haftpflicht sind auch nach der Verstaatlichung und Verreichlichung gültig geblieben und enthalten materielles Recht.[45]) In Bayern[46]) und Hessen[47]) haften nur Bahnen, die öffentliche Straßen oder Plätze benutzen, also vor allem Strb, andere Eisenbahnen z. B. bei schienengleichen Wegübergängen.[48]) Ein ganz abweichender Rechtszustand besteht in Bremen:[49]) dort haftet der Straßenbahnunternehmer ohne Exkulpationsmöglichkeit für den von einem Angestellten verschuldeten Sachschaden; es handelt sich also um eine Verschul-

35) RGZ 101, 95.
36) RGZ 67, 270; 142, 356; RG in VR 1937, 91 f., 177; OLG Hamm VAE III, 22; Mosse-Heymann, § 472, 3.
37) RG EE 41, 251.
38) RGZ 28, 207; RG in JW 1903, Beil. S. 92, Nr. 213 = EE 20, 180; in JW 1904, S. 407, Nr. 15.
39) G vom 4. 6. 1903 betr. die Haftung für Sachschaden bei dem Eisenbahnbetrieb, RegBl 213.
40) § 28 AGBGB, GVS 1899, Nr. 36.
41) §§ 60—62 AGBGB, VOuBek 1899, 150.
42) Art. 29 AGBGB, GS 1899, 1038.
43) § 54 AusfVOBGB vom 16. 5. 1923, GS 287.
44) § 20 der VO vom 10. 5. 1898, RegBl 151.
45) OLG Rostock in MecklZ 27, 343; Niessen JW 1934, 2522.
46) Art. 58 AGBGB, GVBl 1899, Beil. zum Landtags-Abschied, S. 1 (15).
47) Art. 74 AGBGB, RegBl 1899, 133.
48) S. dazu Reindl, EE 23, 313, 420. Für Hessen besonders ausgesprochen durch G zur Aenderung des Art. 74 des AGBGB vom 15. 10. 1931, RegBl 201.
49) G über die Haftung der Strb für Sachschäden vom 6. 7. 1913, GBl 234.

denshaftung, deren Besonderheit nur ist, daß entgegen § 831 BGB der Unternehmer nicht den Entlastungsbeweis führen kann.

Diese kurze Uebersicht spricht für sich und macht jeden weiteren Hinweis auf die Notwendigkeit einer reichsrechtlichen Regelung überflüssig.[50]) Das Schlimmste ist, daß auch die Reichsbahn diesem Gewirr von Bestimmungen unterworfen ist.[51]) Ist auch die Frage nicht von überragender Bedeutung, so ist doch ein solcher Zustand der Rechtszersplitterung an sich unerfreulich. In welchem Sinne die Regelung erfolgt, ist dabei nicht so wichtig, als daß sie überhaupt erfolgt. Die Einführung einer allgemeinen beschränkten Gefährdungshaftung ist die gerechteste Lösung.[52]) In der Kleidung (Brieftasche!) werden oft große Werte mitgeführt, ohne daß man dem Fahrgast daraus den Vorwurf der Unvorsichtigkeit machen könnte, denn wo sollten diese Dinge wohl sicherer aufgehoben sein als an seiner eigenen Brust! Schäden, die an diesen Gegenständen durch Unfall entstehen, müssen dem Reisenden bis zu einer Höchstgrenze ersetzt werden. Daher ist die Einführung einer reichsrechtlichen Gefährdungshaftung für Sachschäden, durch Höchstsummen begrenzt, zu befürworten.

d) Freizeichnung.

Eine vertragliche Ausschließung der Gefährdungshaftung ist nicht möglich, soweit die Haftung aus RHG oder die frachtrechtliche Haftung für Reisegepäck in Frage steht (§ 5 RHG, § 471 HGB). Eine Freizeichnung von den landesrechtlichen Sachschadenbestimmungen ist jedoch möglich, soweit sie nicht im einzelnen Gesetz verboten ist, wie in Bremen,[53]) Lübeck [54]) und Thüringen.[55]) In Pr[56]) und Bayern [57]) ist sie gestattet, in Württemberg [58]) nur als Gegenleistung für besondere Vergünstigungen.

Eine vertragliche Ausschließung der vertraglichen oder deliktischen Haftung ist möglich bis auf eigenen Vorsatz des Unternehmers (§ 276 II BGB). Sie kommt jedoch bei Groß- und Kleinbahnen

50) Erwähnt sei nur noch, daß das pr. G von 1838 im früheren Herzogtum Lauenburg nicht gilt, LG Altona vom 7. 12. 1936 (!), VAE 1937, 156.
51) Sie haftet nach dem Gesetz des Landes, in dessen Gebiet der Unfall eingetreten ist.
52) A. A. Niessen, JW 1934, 2523, für „eine verschärfte Verschuldenshaftung der Eisenbahnen mit umgekehrter Beweislast".
53) G vom 6. 7. 1913, GBl 234.
54) § 60, S. 3 AGBGB, VOuBek 1899, 150.
55) § 54 III AVOBGB, GS 1923, 292.
56) RGZ 92, 13; OLG Hamm, EE 53, 379. Nur, soweit er sich auf die Haftung für Personenschäden bezog, wurde der § 25 EisbG durch pr. G vom 3. 5. 1869 (GS 665) unabdingbar gemacht, woraus hervorgeht, daß für Sachschaden die Haftung ausgeschlossen werden kann.
57) Reindl, EE 23, 428.
58) G vom 4. 6. 1903, RegBl 213, Art. 3.

nicht vor; nur bei Strb finden sich derartige Freizeichnungsklauseln in den Beförderungsbedingungen. So enthalten die Beförderungsbedingungen für den Strb- und Omnibusbetrieb der Berliner Verkehrs AG folgende Klausel (Z. 7, 13):[59])

„Die Berliner Verkehrs AG übernimmt auf Grund des Beförderungsvertrages keine Haftung, die für den Strbbetrieb über die Vorschriften des RHG . . . hinausgeht."

In den Beförderungsbedingungen sowie auf den Fahrscheinen der Strb der Stadt Köln findet sich die Klausel:

„Eine über die Vorschriften des RHG hinausgehende Haftung auf Grund des Beförderungsvertrages ist ausgeschlossen."

Durch die Klauseln soll, wie aus ihrem Wortlaut klar hervorgeht, nur die vertragliche Haftung ausgeschlossen werden. Es bleibt dem Fahrgast neben der Haftung aus RHG die unbegrenzte deliktische Haftung, die jedoch für ihn nicht viel Wert hat, da die Strb sich in der Regel exkulpieren kann. Hier taucht die Frage auf, ob die Freizeichnungsklausel der Strb nach den Grundsätzen des RG über Mißbrauch einer Monopolstellung[60]) nichtig ist; eine Monopolstellung wird in der Tat in den meisten Fällen vorliegen; es fragt sich nur, ob hier ein Mißbrauch gegeben ist. Der Ausschluß der deliktischen Haftung wäre in der Tat unsittlich;[61]) doch wird man eine Klausel von der Art der oben zitierten, die nur die vertragliche Haftung ausschließen will, im Rahmen des § 276 II für gültig halten können. Der Fahrgast ist durch das RHG in Verbindung mit der strengen Rechtsprechung der Gerichte bei Personenschäden hinreichend geschützt, bei Sachschaden allerdings in Pr und einigen anderen Ländern schutzlos, solange nicht die oben empfohlene reichsrechtliche Sachschadenhaftung eingeführt worden ist. Aber es wäre dem Gesetzgeber ein Leichtes gewesen, im PBG auch für die Strb jede Haftungsausschließung zu verbieten, wie er es für den Linien- und Gelegenheitsverkehr gemacht hat. Er hat es offenbar aus dem Grunde nicht getan, weil der Strbfahrgast allein durch das RHG erheblich besser gestellt ist als der Kraftwagenbenutzer, dem überhaupt nur eine Verschuldenshaftung zur Seite steht, die man ihm darum nicht nehmen kann. Daß die Freizeichnungsklausel bei Strb durch das PBG nicht verboten wurde, zeigt deutlich, daß sie zulässig ist.

e) Ausländische Haftpflichtbestimmungen.

Im **englischen** Recht haftet der common carrier (s. o. S. 87) wie ein „insurer", d. h. auch ohne Verschulden bis zu höherer Gewalt

59) Ebenso die Beförderungsbedingungen für U-Bahnbetrieb.
60) RGZ 99, 107; 103, 82; 117, 102.
61) Ebenso Weimar VR 1936, 103.

(act of God and the King's ennemies);[62]) doch gilt diese Haftung nur bei Gütertransport, also auch für das Gepäck des Reisenden einschließlich des Handgepäcks, das er in seiner Obhut behält; bei diesem entfällt jedoch die Haftung, wenn die Eisenbahn beweist, daß der Schaden auf die Achtlosigkeit des Reisenden zurückzuführen ist. — Bei Personenbeförderung haftet der Beförderer nicht als common carrier, sondern nur für negligence.[63]) Doch ist bei Eisenbahnen ein besonders hohes Maß an Sorgfalt zu verlangen, und der Beweis des Nichtverschuldens liegt außer bei höherer Gewalt dem Beförderer ob.[64]) Die Eisenbahn haftet nicht bei contributory negligence (mitwirkendem Verschulden) des Reisenden, außer wenn bei ihr selbst wilful misconduct vorliegt; doch ist der Begriff der contributory negligence eingeschränkt und „not very popular with the courts".[65]) Die Haftung der Eisenbahn kann ausgeschlossen werden, jedoch nur durch besonderen schriftlichen Vertrag und nur unter der Bedingung, daß die Haftungsbeschränkung „just and reasonable", d. h. angemessen ist.[66]) Was just and reasonable ist, hängt von den Umständen ab, nie ist es jedoch die völlige Haftungsausschließung. — Die Ansprüche der Hinterbliebenen tödlich Verunglückter regelt der Fatal Accidents Act;[67]) diese sind an eine vom Getöteten vereinbarte Haftungsausschließung nicht gebunden.[68])

Das **französische** Recht erwähnt im Gesetz (code civil art. 1382) nur die deliktische Haftung für Verschulden (entsprechend § 823 BGB); die Rechtsprechung ist jedoch seit 1911 dazu übergegangen, bei der Personenbeförderung eine Vertragshaftung anzunehmen, die unserer positiven Vertragsverletzung entspricht und ihre Grundlage im Art. 1147 findet, der den Schadenersatz wegen Nichterfüllung einer Verbindlichkeit behandelt.[69]) Heute wird nur noch Art. 1147 angewandt[70]) und die deliktische Haftung verneint, wenn die schä-

62) Heymann, Artikel „Englisches Recht" im Handwörterbuch der Rechtswissenschaft, 2. Bd., S. 262; Holtzendorff-Kohlers Enzyklopädie, 2. Bd., 7. Aufl. 1914, S. 333.

63) Leading case: Readhead v. Midland Ry. (1869), L. R. 4 Q. B.

64) Stephen's Commentaries on the Laws of England, 19th Edition, Volume III, S. 323 f.

65) Jenks, The Book of English Law, S. 422 f.

66) Railway and Canal Traffic Act von 1854, s. 7.

67) Vom 26. 8. 1846, 9—10 Vict. c. 93, genannt Lord Campbell's Act; Ergänzung 1864, 27—28 Vict. c. 95; Abdruck und Uebersetzung bei Jannott, S. 84 ff; dazu Heymann in Holtzendorff-Kohlers Enzyklopädie, 2. Bd., S. 338.

68) Nunan v. Southern Railway Cy. (1924) 1 King's Bench 223; Grein v. Imperial Airways Ltd. (1936), deutsch in ArchLR 1936, S. 262 ff. (269); anders im deutschen Recht, RGZ 65, 313.

69) Heinsheimer, Die Zivilgesetze der Gegenwart, Bd. 1, Frankreich, 1932, S. 443; Vasiliu, La Portée de la Responsabilité Contractuelle dans le Transport de Voyageurs, Paris 1925, S. 29 ff.

70) Z. B. Entscheidung des Kassationshofs vom 6. 12. 1932, deutsch in EE 55, S. 287, Nr. 128.

digende Handlung in einem inneren Zusammenhang mit dem Vertrag steht, wie es bei der Personenbeförderung angenommen wird. Die Bedeutung des Unterschieds liegt hauptsächlich in der Beweislast; bei vertraglichen Ansprüchen hat der Geschädigte nur die Nichterfüllung zu beweisen, der Beförderer dann sein Nichtverschulden.

Die meisten Staaten haben im Gegensatz zu England und Frankreich die Eisenbahnhaftung durch besondere Gesetze geregelt, so **Oesterreich** durch das G vom 5. 3. 1869,[71]) das zu Lasten der Eisenbahn eine gesetzliche Schuldvermutung aufstellt. Verschulden wird unterstellt, wenn „durch eine Ereignung im Verkehre einer mit Anwendung von Dampfkraft[72]) betriebenen Eisenbahn die Körperverletzung oder Tötung eines Menschen herbeigeführt wird". Die Eisenbahn kann sich von der Haftung durch den Nachweis befreien, daß ein unabwendbarer Zufall (= unserer höheren Gewalt) oder eine unabwendbare Handlung dritter Personen oder Verschulden des Beschädigten vorliegt. Freizeichnung ist verboten (§ 2 II).

Eine Gefährdungshaftung ähnlich der deutschen kennt das **schweizerische** Recht[73]) für Personenschäden und Schäden an Gegenständen, die der Betroffene unter eigener Obhut mit sich führt. Haftungsausschließungsgründe sind höhere Gewalt und schuldhaftes Verhalten des Verletzten oder dritter Personen. Freizeichnung ist auch hier verboten.

Aehnlich der deutschen ist die Haftung auch geregelt im modernsten Eisenbahngesetz, dem **tschechoslowakischen** G über die Bahnen vom 20. 5. 1937.[74]) Dieses G statuiert, wie das deutsche RHG, im Gegensatz zu der in den früher österreichischen Gebietsteilen geltenden gesetzlichen Schuldvermutung eine durch die Gefährlichkeit des Betriebes begründete Erfolgshaftung:

> „Wurde jemand beim Eisenbahnverkehre auf der Strecke durch Handlungen oder Erscheinungen, durch welche sich die diesem Verkehre eigentümliche Gefährlichkeit äußert, körperlich (gesundheitlich) beschädigt oder getötet, so haftet für den daraus entstehenden Schaden die Eisenbahnunternehmung" (§ 196 I).

---

71) betr. die Haftung der Eisenbahn-Unternehmungen für die durch Ereignungen auf Eisenbahnen herbeigeführten körperlichen Verletzungen oder Tötungen von Menschen, RGBl Nr. 27, S. 109.

72) Das G vom 12. 7. 1902 betr. die Haftpflicht der Eisenbahnen, RGBl Nr. 147, S. 521, dehnt das G von 1869 auf „alle mit Anwendung einer elementaren Kraft betriebenen Eisenbahnen" aus.

73) G über Haftpflicht der Eisenbahn- und Dampfschiffahrtsunternehmungen und der Post vom 28. 3. 1905, Bundesblatt der schweizerischen Eidgenossenschaft 1905, Bd. II, S. 968.

74) Sammlung Nr. 86, deutsch in Prager Archiv für Gesetzgebung und Rechtsprechung 1937, S. 1190 ff.

Eigenartig ist die lokale Abgrenzung der Haftungsfälle „auf der Strecke" im Gegensatz zum deutschen „bei dem Betriebe"; zur „Strecke" gehören nicht nur die Geleise und der Bahndamm, sondern auch die Bahnsteige.[75]) Ob die neue Abgrenzung der Rechtsprechung weniger Schwierigkeiten bereiten wird als es das deutsche „bei dem Betriebe" getan hat, kann erst die Praxis lehren.

Die Haftpflicht tritt nach § 196 II nicht ein, wenn der Schaden durch Verschulden des Beschädigten oder unabwendbare Handlungen einer anderen Person entstanden ist oder „wenn er unabwendbar war und weder aus der Natur oder dem Zustande der Betriebseinrichtungen noch aus der Eigenart, dem Versagen oder aus Unzulänglichkeiten ihres Funktionierens abgeleitet werden kann". Zu dem Haftungsausschließungsgrund „Verschulden des Beschädigten" bringt Abs. IV folgende interessante Ergänzung:

> „Als Verschulden (Abs. 2) gilt auch eine solche Handlung des Beschädigten, die ihm bloß wegen seines Alters oder wegen Mängel der Gesundheit oder körperlicher oder geistiger Fähigkeiten nicht als Schuld angerechnet werden kann."

Wie berechtigt diese Bestimmung ist, die im Gegensatz zu allen anderen Rechten steht, die nur bei reinem Verschulden des Geschädigten die Haftung der Bahn mildern oder ausschließen, zeigen unter vielen die oben S. 93 aufgeführten Reichsgerichtsentscheidungen. Maßgebend für die Bestimmung des mitwirkenden Verschuldens des Geschädigten wird auch die Vorschrift des § 107 I S. 1 sein, die das Publikum, das die Bahn benutzt oder zu ihr sonst in Beziehung tritt, verpflichtet, „die der Natur des Eisenbahnbetriebes angemessene Aufmerksamkeit und Vorsicht walten zu lassen". Eine solche Vorschrift, die nicht nur programmatischen Wert besitzt, wäre auch für das deutsche Recht zu empfehlen; sie spricht klar und deutlich die Verpflichtung auch des Eisenbahnbenutzers zu einer Aufmerksamkeit aus, die heute von jedem Verkehrsteilnehmer verlangt werden muß und auch verlangt werden kann, die aber auch von Eisenbahnreisenden zu verlangen sich das Reichsgericht immer noch nicht entschließen kann, s. die oben S. 94 zit. Entscheidung in WarnR 1935, 180.

Eine vorherige Beschränkung oder Ausschließung dieser Haftung gegenüber Reisenden ist ungültig (§ 201).

6. Schlaf- und Speisewagen.

a) Schlafwagen.

Da der Schlafwagenbetrieb nicht von der Eisenbahn selbst, sondern von der Mitropa (bzw. ISG) betrieben wird, tritt der Schlafwagenreisende auch zur Mitropa in Vertragsbeziehungen: er schließt also 2 Verträge, mit der Eisenbahn einen Beförderungsvertrag und

75) S. Bericht des Verfassungsrechtlichen Ausschusses, zit. Prager juristische Zeitschrift 1937, 73 N. 6; a. A. Charmatz das.

mit der Mitropa einen Vertrag, durch den ihm ein Bett im Schlafwagen zur Verfügung gestellt wird, also einen Beherbergungsvertrag.

Diese so einfache und einleuchtende Rechtslage ist jedoch durchaus nicht so unbestritten, wie man denken sollte. Vielmehr besteht seit Jahrzehnten heftiger Streit darüber, ob der Schlafwagenvertrag Beherbergungsvertrag oder Beförderungsvertrag sei oder ob etwa überhaupt mit der Schlafwagengesellschaft kein Vertrag zustandekäme. Dieser Streit hat seine praktische Bedeutung und seinen Anlaß in der Frage, ob die Schlafwagengesellschaft für Gepäck nach den Vorschriften der Gastwirtshaftung (§§ 701 ff. BGB), also ohne Verschulden bis zu höherer Gewalt, haftet oder nicht. Ursprünglich war die Beherbergungstheorie herrschend,[76]) die den Schlafwagen mit einem „rollenden Hotel" verglich. So heikel es ist, in der Rechtswissenschaft mit Schlagwörtern zu arbeiten, so sehr trifft dieses Wort doch den Kern der Sache. Von der Schlafwagengesellschaft verlangt der Reisende wie vom Hotel ein Bett; würde er auf das Bett keinen besonderen Wert legen, so würde er sich den Bettpreis sparen und einen gewöhnlichen Wagen des Zuges benutzen. Von der Beherbergungstheorie haben sich jedoch die meisten Schriftsteller abgewandt und durch eine Unzahl von Theorien die Materie so verworren und unübersichtlich gemacht, daß es nicht zu verwundern ist, wenn neuestens sich wieder ein Vertreter der Beherbergungstheorie gefunden hat.[77])

Zuerst vertrat Reindl[78]) die Auffassung, daß der Reisende mit Eisenbahn und Schlafwagengesellschaft einen einheitlichen Beförderungsvertrag schlösse. Dies widerspricht den Tatsachen; selbst der Laie weiß, daß er von der Eisenbahn eine Fahrkarte und von der Mitropa eine Bettkarte kaufen muß (deren Preis der Mitropa zufließt). Er verlangt die Beförderungsleistung von der Eisenbahn, nicht von der Mitropa; von dieser verlangt er ein Bett. Dies ist entscheidend. Wie die Rechtslage wäre, wenn die Eisenbahn selbst den Schlafwagen betriebe, kann dahingestellt bleiben. Das Argument, daß bei der gegenwärtigen Zweiheit von Eisenbahn und Schlafwagengesellschaft nichts anderes gelten könne, als wenn die Eisenbahn selbst den Schlafwagen stellte,[79]) kann nicht überzeugen; denn das Recht ist nicht Dienerin der Logik, sondern hat praktisch und

---

76) Die Beherbergungstheorie wurde früher von Planck, Staudinger, Enneccerus und Cosack vertreten, heute noch von Oertmann, § 701, 1 b; ferner Schwede, Haftpflicht für Unfälle im Schlafwagen, 1912; Eggert, s. Note 77.

77) Eggert, Die Haftung für Personen- und Sachschaden in Schlafwagen, 1936.

78) EE 18, 367 ff.; 19, 88. Die Beförderungstheorie wird ferner vertreten von Planck, Vorbem. II 4 a zu § 701; Staudinger § 701, II 2 a γ; RGR § 701, 1; Enneccerus-Lehmann, S. 555.

79) Enneccerus-Lehmann, S. 555.

lebensnah zu sein, und es besteht nun einmal der Zustand, daß der Schlafwagen von einer besonderen Gesellschaft betrieben wird, und es ist auch nicht zu erwarten, daß dieser Zustand in absehbarer Zeit geändert werden könnte.

Nach der Beförderungstheorie gilt die Schlafwagengesellschaft als Mitunternehmerin des Eisenbahnbetriebs, also als Eisenbahnunternehmerin; das kann aber schon deswegen nicht sein, weil sie nicht als Eisenbahnunternehmerin konzessioniert ist; denn sie würde wie jeder andere Eisenbahnunternehmer einer Konzession bedürfen. Außerdem ist die Mitropa nicht Herrin des Betriebes, wie es zum Begriff des Eisenbahnunternehmers gehört; sie stellt lediglich die Wagen, alles andere, vor allem das Wesentliche bei der Eisenbahn, nämlich die Beförderung, ist Sache der Eisenbahn. Ferner müßte die Mitropa als Eisenbahnunternehmerin Beförderungsteuer zahlen; sie hat aber selbst in einem Prozeß vor dem RFH über die Beförderungsteuer den Standpunkt eingenommen, daß sie nicht Beförderer sei.[80]) Die Schlafwagengesellschaft kann nun aber nicht je die Rechtsform für sich in Anspruch nehmen, die ihr im gegebenen Fall gerade am günstigsten ist; entweder sie befördert — dann muß sie Beförderungsteuer zahlen — oder sie beherbergt — dann haftet sie aus § 701. Der RFH hat die Mitropa allerdings mehrfach zur Zahlung der Beförderungsteuer verurteilt und sich damit auf den Standpunkt der Beförderungstheorie gestellt;[81]) er hat jedoch dabei zum Ausdruck gebracht, daß er nur die steuerrechtliche Frage zu entscheiden hätte und über die bürgerlichrechtliche Natur des Schlafwagenvertrages nichts damit aussagen wolle; zudem hat der RFMinister die Mitropa in einer besonderen Rechtsform von der Zahlung der Beförderungsteuer befreit, soweit sie die Sätze der Umsatzsteuer übersteigt, offenbar, weil er die Entscheidung des RFH doch nicht billigte. — Das RG hat ferner bei verschiedenen Gelegenheiten die Schlafwagengesellschaft als „selbständigen, von dem Eisenbahnbetrieb getrennten und losgelösten Betrieb“ [82]) bezeichnet und festgestellt, daß die „Beförderung der Schlafwagen und der dieselben benutzenden Personen lediglich durch den Betrieb der Eisenbahn erfolgt“.[83])

Nach der Beförderungstheorie würde die Schlafwagengesellschaft für Handgepäck ebenso wie die Eisenbahn nur bei Verschulden haften (§ 465 III HGB); das OLG Köln, das sich in einer Entscheidung von 1907 [84]) der Beförderungstheorie von Reindl anschließt, findet dieses Ergebnis richtig, indem es die Frage aufwirft,

80) RG in JW 1928, 1001 f.
81) RFH in EE 46, 280 ff.; JW 1928, 1001; JW 1933, 1619.
82) In EE 18, 15; ähnlich RGZ 99, 227 ff.
83) In EE 18, 329 f. = JW 1902, 302 f.
84) Mitgeteilt in EE 24, 196 ff.

warum der Schlafwagenreisende bezüglich seines Handgepäcks besser gestellt sein solle als die anderen Reisenden, für deren Handgepäck die Eisenbahn nur bei Verschulden haftet. Die Antwort ist so einfach, daß man sich fragt, wie das OLG Köln und die Kommentatoren seiner Entscheidung sie übersehen haben können: er bezahlt ja dafür! Von einer Besserstellung ist daher gar keine Rede; ebensogut könnte man fragen, warum der Hotelgast bezüglich der Haftung für sein Handgepäck besser gestellt sein soll als der, der bei Mutter Grün übernachtet. Der Schlafwagenreisende kann die Aufsicht über sein Handgepäck, die ihm die EVO zur Pflicht macht, nicht selbst ausüben, wenn er schläft;[85]) dem, der seine Kleider am Körper trägt, können diese nicht gestohlen werden, wohl aber dem, der sich ihrer entledigt hat und schläft. Der Reisende will nicht nur in einem Bett liegen, sondern in einem sicheren Bett; es ist aus dem Begriff der Uebernachtung gar nicht wegzudenken, daß dem Uebernachtenden während des Schlafes die Sorge für seine Sachen abgenommen wird. Eine strengere Haftung für die Sachen des Schlafwagenreisenden als für die der anderen Fahrgäste ist also durchaus erforderlich und gerechtfertigt, ebenso wie die Haftung für die Sachen des im Hotel Uebernachtenden strenger ist als für die Sachen desjenigen, der sich nur zum Essen im Hotelrestaurant aufhält. — Der Frage des OLG Köln ist vielmehr die Frage entgegenzuhalten, warum der Schlafwagengast schlechter gestellt sein solle als der Hotelgast; die Uebernachtung im Schlafwagen ist weder billiger noch bequemer als im Hotel. Außerdem ist sie heute ein so weitverbreitetes Mittel der Zeitersparnis geworden, daß es wenig zeitgemäß wäre, den eiligen Schlafwagenreisenden schlechter zu stellen als den, der im Hotel übernachtet.

Die Anhänger der Beförderungstheorie lassen die Mitropa als Eisenbahnunternehmerin nach RHG haften; das ist ungerecht, denn die Mitropa hat keinen Einfluß auf die Betriebsführung der Eisenbahn. Die Führung des Zuges, der Sicherheitsdienst, die technische Unterhaltung der Wagen einschl. der Mitropawagen, überhaupt alles, was eisenbahntechnisch und für die Verhütung von Betriebsunfällen von Bedeutung ist, liegt in Händen der Reichsbahn.

Eine weitere Theorie ist die Ruges.[86]) Ruge geht von der Rechtslage beim bahneigenen Schlafwagen aus; die Beförderung in diesen unterscheide sich in nichts vom gewöhnlichen Beförderungsvertrag in anderen Eisenbahnwagen,[87]) da sich aus dem Beförderungsvertrag sämtliche Leistungen der Eisenbahn einschl. der Zurverfügungstellung eines Bettes begrifflich ableiten ließen. Dieser

85) Auf diesen entscheidenden Umstand weist auch Eggert, S. 39 ff. mit Nachdruck hin.
86) Schlafwagenrecht, 1930.
87) S. 46.

Schlafwagenbeförderungsvertrag ändere sich nicht, wenn eine besondere Schlafwagengesellschaft hinzutrete, er bleibe vielmehr als unteilbarer Vertrag lediglich mit der Eisenbahn abgeschlossen. Die Schlafwagengesellschaft ist nur als deren Erfüllungsgehilfin anzusehen.[88]) Rechtsbeziehungen zwischen Schlafwagengesellschaft und Reisendem bestehen jedoch insoweit, (und das ist das Neue bei Ruge) als die Schlafwagengesellschaft nach den Grundsätzen von Treu und Glauben für ihre Leistungen einstehen muß, da sie nach außen selbständig neben der Eisenbahn auftritt. Daher kommt nach Ruge unabhängig vom Schlafwagenbeförderungsvertrag (zwischen Eisenbahn und Reisendem) ein besonderer Vertrag zwischen Schlafwagengesellschaft und Reisendem zustande, „der die sorgfältige Durchführung der Pflichten zum Inhalt hat, welche die Schlafwagengesellschaft im Interesse der Reisenden der Eisenbahn gegenüber übernommen hat, und kraft dessen die Gesellschaft dem Reisenden für deren Durchführung haftet. Dieser Vertrag ist der Schlafwagenvertrag im eigentlichen Sinne . . . ";[89]) Ruge unterscheidet zwischen Schlafwagenvertrag und Schlafwagenbeförderungsvertrag. Seine Theorie hat aber nicht nur den großen Nachteil der Kompliziertheit und Unanschaulichkeit, sondern führt auch zu unbilligen Ergebnissen in der Haftungsfrage: nach ihm haftet die Schlafwagengesellschaft weder als Eisenbahnunternehmer nach RHG noch als Gastwirt nach § 701;[90]) damit hätte die Schlafwagengesellschaft eine Stellung, die als zu günstig nicht mehr unserem Rechtsempfinden entspricht.

Beide Theorien kommen zu unbilligen Ergebnissen: die Beförderungstheorie läßt die Schlafwagengesellschaft für Personenschaden nach RHG haften (zu streng), für Sachschaden nur bei Verschulden (zu milde); Ruge läßt sie überhaupt nur bei Verschulden haften (zu milde).

Die Theorie, die konstruktiv am einfachsten, im Ergebnis am gerechtesten ist und den tatsächlichen Verhältnissen am meisten Rechnung trägt, ist also die Beherbergungstheorie. Auf ihrer Grundlage ist die Haftung der Schlafwagengesellschaft zu beurteilen. Daneben bleibt die Haftung der Eisenbahn aus RHG, Vertrag oder Delikt bestehen.

1. Haftung für Personenschaden. Die Schlafwagengesellschaft haftet nicht nach RHG, da sie nicht Eisenbahnunternehmerin ist,[91]) sondern nur bei Verschulden aus Vertrag oder unerlaubter Handlung. Eine weitergehende Gefährdungshaftung der Schlafwagengesellschaft ist für den Reisenden auch entbehrlich, da er ja die Eisen-

88) Ebenso Rundnagel, S. 513 f.
89) S. 57.
90) S. 58.
91) Ebenso Eggert, S. 54; Eger RHG, S. 98.

bahn nach RHG in Anspruch nehmen kann. Der innere Ausgleich solcher Haftpflichtfälle zwischen Reichsbahn und Mitropa ist Sache dieser Gesellschaften, die sich nach dem Hauptvertrage § 12 gegenseitig für Verschulden haften.

2. Haftung für Sachschaden. Für eingebrachte Sachen haftet die Schlafwagengesellschaft wie ein Gastwirt nach §§ 701 ff. BGB ohne Nachweis des Verschuldens. Die Notwendigkeit und Billigkeit dieser Haftung ist oben gezeigt. Gehaftet wird für „eingebrachte Sachen", d. i. Handgepäck sowie Kleidung und sonstige Sachen, die der Reisende bei sich trägt, die „eingebracht" sind, d. h. sich im Schlafwagen befinden oder den „Leuten des Gastwirts, die zur Entgegennahme der Sachen bestellt oder nach den Umständen als dazu bestellt anzusehen waren", also den uniformierten Angestellten der Mitropa, übergeben sind. Auf Sachen, die der Reisende nach Beendigung der Fahrt im Schlafwagen vergessen hat, erstreckt sich die Haftung nicht.[92]) Haftungsfälle sind Verlust oder Beschädigung. Der Umfang des Schadensersatzes bestimmt sich nach §§ 249 ff. BGB. bei Geld, Wertpapieren und Kostbarkeiten ist er auf 1000 RM beschränkt, außer wenn die Mitropa diese Sachen als Wertsachen zur Aufbewahrung annimmt oder die Aufbewahrung ablehnt oder den Schaden verschuldet hat (§ 702). Die Gefährdungshaftung ist ausgeschlossen bei Verursachung durch den Geschädigten (Verschulden des Geschädigten ist nicht nötig, im Gegensatz zum RHG!) und bei höherer Gewalt. Neben der Gefährdungshaftung des § 701 haftet die Schlafwagengesellschaft bei Verschulden aus Vertrag und aus unerlaubter Handlung.

3. Freizeichnung. Eine Freizeichnung von der Gastwirtshaftung ist, mangels eines gesetzlichen Verbots, möglich und bei Hotels vielfach üblich. Die Mitropa gebraucht keine derartige Klausel, da sie die Gastwirtshaftung überhaupt ablehnt. Jedoch findet sich auf den Bettkarten der ISG[93]) eine Klausel, die jede Verantwortlichkeit für Handgepäck ablehnt und den Angestellten der ISG verbietet, eine solche Verantwortlichkeit zu übernehmen.

b) Speisewagen.

Der Reisende, der im Speisewagen etwas zu sich nimmt, steht ebenso wie der Schlafwagenreisende in 2 Vertragsverhältnissen: mit der Eisenbahn, und nur mit ihr, hat er den Beförderungsvertrag abgeschlossen, mit der Mitropa durch die Bestellung einer Speise einen Kaufvertrag.[94]) In diesem Kaufvertrag sind werk- und dienstvertragliche Elemente enthalten (Zubereitung der Speisen, Bedienung), die aber seinen Charakter als Kaufvertrag nicht ändern. Die Mitropa

92) Eggert, S. 51 f.
93) Im Faksimile wiedergegeben bei Ruge, Anhang.
94) Ebenso Burose, Rechtsverhältnisse im Speisewagen, 1932, S. 30.

haftet ebenso wie im Schlafwagen nicht nach RHG, da sie nicht Eisenbahnunternehmerin ist, sondern nur aus Vertrag oder unerlaubter Handlung; sie haftet also nur für Verschulden, eigenes sowie das ihrer Erfüllungsgehilfen (vor allem Kellner), im Falle der vertraglichen Haftung ohne Exkulpationsmöglichkeit. Daneben haftet der schuldige Kellner selbst aus unerlaubter Handlung. Eine Haftung für etwa in die Speisewagen mitgebrachtes Handgepäck und Garderobe nach § 701 besteht hier nicht (ebensowenig wie im Restaurant), da die Mitropa im Speisewagen dem Reisenden nicht als Hotelwirt nach § 701 gegenübertritt, sondern nur als Speisewirt, der mit dem Gast einen Kaufvertrag abschließt. Auch die vertragliche Haftung aus diesem Kaufvertrag erstreckt sich nicht auf die erwähnten Sachen, da er den Speisewirt nicht zu ihrer Verwahrung verpflichtet.[95]) Eine solche Pflicht bestände nur, wenn bezüglich ihrer ein besonderer Verwahrungsvertrag geschlossen wäre. Eine Garderobenablage, die solche Verwahrung übernähme, besteht aber im Speisewagen nicht, und dem Personal der Mitropa ist nach der Arbeitsordnung das Eingehen solcher Verträge untersagt.[96]) Daher besteht für diese Sachen nur eine Haftung aus unerlaubter Handlung, ebenso wie im Restaurant.

B. Kraftfahrzeug- und Fuhrwerkverkehr.

I. Die Deutsche Reichspost.

1. Das Postbenutzungsverhältnis.

Das Rechtsverhältnis zwischen der Post und den von ihr beförderten Personen wird geregelt durch das G über das Postwesen des Deutschen Reiches vom 28. 10. 1871 [1]) (PG) und die vom RPM erlassene Postordnung vom 30. 1. 1929 [2]) (PO). Das BGB ist nicht anwendbar, soweit es nicht ausdrücklich herangezogen wird; ebensowenig das HGB (§§ 452, 663 HGB). Denn das Rechtsverhältnis zwischen der Post und ihren Benutzern ist kein privatrechtlicher Vertrag, sondern ein öffentlichrechtliches Anstaltsnutzungsverhältnis.

Die DRP ist, wie wir sahen, eine Anstalt des öffentlichen Rechts; sie ist ein Stück öffentlicher staatlicher Verwaltung. Auch die Deutsche Reichsbahn gehört dem öffentlichen Recht an; dennoch schließt sie mit ihren Fahrgästen privatrechtliche Verträge. Die

95) Weshalb bekanntlich die Anschläge in den Gaststätten, mit denen der Inhaber seine Haftung für die Garderobe auszuschließen meint, mangels Bestehens einer solchen Haftung überflüssig sind.

96) Burose, S. 43.

1) RGBl 347.

2) PABl 49.

Tatsache, daß die DRP eine öffentliche Anstalt ist, würde also nicht ausschließen, daß sie sich im Verkehr mit dem Publikum auf die Ebene des Privatrechts begibt; wir sehen dies z. B. auch bei den Staatsbanken und Staatstheatern. Das Rechtsverhältnis zwischen der DRP und ihren Benutzern ist jedoch nicht wie bei diesen Anstalten auf dem Boden der Gleichberechtigung geregelt, sondern in einer Art, die nur die Annahme eines öffentlichrechtlichen Verhältnisses zuläßt.[3]) Die wichtigsten Momente sind die fehlende Vertragsfreiheit und der prinzipielle Ausschluß der Haftung der Post.

1. Die Vertragsfreiheit fehlt. Hier haben wir zwei der Post eigentümliche Rechtserscheinungen: den Postzwang und das Postregal. Der Postzwang besagt, daß man sich zur Beförderung gewisser Gegenstände ausschließlich der Post bedienen muß (§ 1 PG). Das Postregal ist das alleinige Recht der Post, diese Gegenstände entgeltlich zu befördern; es ist das notwendige Gegenstück zum Postzwang. Diese beiden Erscheinungen gelten nun zwar nicht für die Personenbeförderung der Post, denn weder ist man gezwungen, sich zu Reisen der Post zu bedienen, noch hat die Post ein Monopol für Personenbeförderung. Dennoch mußten Postzwang und Postregal hier angeführt werden, da sie wegweisend sind für die Beurteilung des Rechtsverhältnisses zwischen Post und Benutzern; und dieses Rechtsverhältnis kann bei der Personenbeförderung kein anderes sein als bei der Postsachenbeförderung. — Dem Postzwang entspricht der Zulassungszwang (§ 3 PG), die Verpflichtung der Post, im Rahmen der Anstaltsordnung jedermann zur Benutzung zuzulassen. Der Zulassungszwang gilt auch für die Personenbeförderung; er entspricht dem privatrechtlichen Kontrahierungszwang, den wir bei den Eisenbahnen kennengelernt haben. Auch bei diesen fehlte die Vertragsfreiheit, obgleich wir es dort unbestreitbar mit privatrechtlichen Verhältnissen zu tun haben. Es besteht aber der wesentliche Unterschied, daß es bei der Post gegen die Versagung der Zulassung keine Klage vor den ordentlichen Gerichten auf Vertragsschluß oder auf Schadensersatz gibt, sondern nur die Dienstaufsichtsbeschwerde.[4]) Ebenso gibt es auch, nachdem das Nutzungsverhältnis zustandegekommen ist, keine Erfüllungsklage.[5])

2. Die Post haftet grundsätzlich nicht für die richtige Ausführung der gewünschten Leistung; sie haftet nur, wo es ausdrücklich bestimmt ist (darüber s. u.). Darüber hinaus wird selbst bei vor-

3) In Erkenntnis dieser Tatsache hat die DRP im Juli 1937 den „Fernsprechkundendienst" in „Fernsprechauftragsdienst" umbenannt, weil der Ausdruck „Fernsprechkunde" den Schluß auf ein privatrechtliches Verhältnis zuließ (VB vom 8. 7. 1937).

4) Niggl, S. 119, 201 f.; Aschenborn-Schneider, S. 127; ferner Scholz, S. 597, trotz seiner privatrechtlichen Auffassung (s. N. 8).

5) A. M. Aschenborn-Schneider, S. 154, von seiner privatrechtlichen Auffassung aus.

sätzlicher Schädigung nicht gehaftet; eine so weitgehende Haftungsbeschränkung würde bei privatrechtlichen Verträgen gegen die guten Sitten verstoßen. Diese Haftungsbeschränkung mag noch so angreifbar sein, sie spricht aber einwandfrei für den öffentlichen Charakter des Postnutzungsverhältnisses.

Das Reichsgericht steht auf dem Boden der privatrechtlichen Auffassung.[6]) Im übrigen wird die privatrechtliche Theorie nur noch von Schneider[7]) und Scholz[8]) vertreten.

Die Post ist kein Kaufmann; sie unterliegt nicht den Vorschriften des HGB (§§ 452, 663).

2. Zustandekommen des Nutzungsverhältnisses.

Die Post ist verpflichtet, jeden Reisenden nach Maßgabe der vorhandenen Beförderungsmittel und der vorhandenen Plätze (§ 52 II PO) zu befördern; gewisse Personen sind von der Beförderung ausgeschlossen, z. B. Personen mit ansteckenden Krankheiten und solche, die die vorgeschriebene Ordnung nicht beachten (§ 53 PO).

Der Zulassungszwang der Post gründet sich auf § 3 PG, der zwar nur die Beförderung von Postsendungen behandelt, aber auf die Personenbeförderung analog anzuwenden ist. Nach Niggl (S. 118, 212) ergibt sich die Pflicht zur Personenbeförderung aus § 52 PO: dort ist geregelt, wann die Post nicht zu befördern braucht, also muß sie grundsätzlich befördern (arg. e contrario).[9])

Das Zustandekommen des Nutzungsverhältnisses ist abhängig von einer Inanspruchnahme der Post durch den Reisenden; er muß einen Fahrschein lösen. Der Fahrschein ist nicht übertragbar (§ 56 PO) und stellt nur eine Quittung und Beweisurkunde dar. Der Reisende hat, was bei dem öffentlichen Charakter des Rechtsverhältnisses selbstverständlich ist, keine zivilrechtliche Erfüllungsklage gegen die Post, sondern nur die formlose Dienstaufsichtsbeschwerde. Er hat die Beförderungsbestimmungen und die Anordnungen der Postbeamten zu beachten.

3. Gepäck.

Die Post befördert Handgepäck und Reisegepäck (§ 59 PO). Als Handgepäck dürfen die Reisenden „kleine Gegenstände, die ohne Belästigung der andern Reisenden im Personenraum untergebracht werden können", unter eigener Aufsicht unentgeltlich mitführen.

Anderes Gepäck muß als Reisegepäck bei der Postanstalt oder dem Wagenführer „eingeliefert" (bei der Eisenbahn heißt es „aufgegeben") werden. Reisegepäck wird gegen Gepäckgebühr beför-

6) RGZ 67, 183; 109, 101 ff.
7) Aschenborn-Schneider, S. 148 ff.
8) In Ehrenbergs Handbuch V 2, S. 602 ff. (1915).
9) Ebenso Scholz, S. 595 N. 6.

dert; es werden bis zu 50 kg Reisegepäck angenommen (soweit nicht für einzelne Strecken Ausnahmen bestehen) und nur für den Wagen, den der Reisende selbst zur Fahrt benutzt. Der Reisende erhält dafür einen Gepäckschein; dieser entspricht dem Gepäckschein der Eisenbahn, d. h. er ist kein Inhaberpapier oder Inhabermarke nach § 807, sondern ein Legitimationszeichen ähnlich den Legitimationspapieren des § 808. Die Post ist nicht verpflichtet, bei der Auslieferung des Gepäcks die Berechtigung des Inhabers zu prüfen; sie ist andererseits zur Auslieferung auch verpflichtet, wenn ohne Beibringung des Gepäckscheins die Empfangsberechtigung anderweit glaubhaft gemacht wird.

4. Haftung.

a) Haftung nach BGB.

aa) **Vertragliche** Schadensersatzansprüche gegen die Post hat der Reisende nicht, da kein privatrechtliches Vertragsverhältnis besteht. Auch das RG, das auf dem Boden der Vertragslehre steht, erkennt eine vertragliche Haftung nach BGB nicht an; dasselbe gilt von Aschenborn-Schneider (S. 262 f.).

bb) Ebensowenig haftet die Post den beförderten Personen aus **unerlaubter Handlung** bei Verschulden ihrer Beamten. Eine Haftung gegenüber Dritten, nicht Beförderten, kommt auf Grund der §§ 823 ff. wohl in Frage (für verfassungsmäßige Vertreter nach §§ 31, 89 BGB, für andere Beamte nach §§ 823, 831 mit Exkulpationsmöglichkeit); aber die Haftung gegenüber den beförderten Personen ist im PG ausschließlich geregelt (§ 12 PG).[10] — Die Post haftet auch nicht nach dem BeamtenhaftungsG vom 22. 5. 1910 (oder Art. 131 WRV) für ihre Beamten, da das BeamtenhaftungsG nach seinem § 6 anderweitige Regelungen der Beamtenhaftung, also auch die Regelung des PG, unberührt läßt. Durch Art. 131 WRV ist eine Aenderung hierin nicht eingetreten, da auch dieser die nähere Regelung der zuständigen Gesetzgebung überläßt.[11] Unberührt bleibt die eigene Haftung des Kraftwagenführers oder der sonstigen Postbeamten nach § 823, evtl. nach § 839, wenn der Beamte die ihm nach seiner Dienstanweisung gegenüber dem Publikum obliegende Pflicht vernachlässigt hat.

b) Haftung nach PG.

Eine Haftung der DRP besteht also nach allgemeinem Recht nicht, sondern nur, soweit sie im PG ausdrücklich bestimmt ist. Für die Ansprüche aus dem PG steht der Rechtsweg vor den ordentlichen Gerichten offen. Die Haftung ist verschieden bei der Benutzung von ordentlichen Posten (Linienverkehr) und von Kraftsonderposten (Gelegenheitsverkehr).

---

10) RGZ 67, 182 ff.; 127, 12.
11) RGZ 107, 41 ff.

aa) **Ordentliche Posten.** Gehaftet wird für körperliche Beschädigungen, die sich „bei Reisen" ergeben, d. h. während der Beförderung einschl. Ein- und Aussteigen (§ 11 PG). Verschulden ist nicht nötig. Die Haftung ist ausgeschlossen bei höherer Gewalt und bei eigener Fahrlässigkeit des Reisenden. Sie umfaßt Kur- und Verpflegungskosten. Eine weitergehende Haftung findet nicht statt (§ 12 PG), nicht einmal bei Vorsatz![12]) Also wird z. B. für entgangenen Gewinn oder für immateriellen Schaden nicht gehaftet;[13]) bei tödlichen Unfällen haben die Hinterbliebenen überhaupt keine Ansprüche, nicht einmal auf Beerdigungskosten!

Für Handgepäck, Kleidung usw. haftet die Post gar nicht, dagegen haftet sie für Verlust oder Beschädigung des eingelieferten Reisegepäcks („Passagierguts"). Die Haftung beginnt mit der Einlieferung bei der Post. Die Höhe der Haftung richtet sich nach einer etwa gemachten Wertangabe, übersteigt aber nicht den gemeinen Wert. Ist keine Wertangabe geschehen, so wird der wirkliche Schaden bis zu einer Höchstgrenze von 3 RM pro 500 g vergütet. Gehaftet wird nicht bei eigener Fahrlässigkeit des Reisenden, bei unabwendbaren Folgen eines Naturereignisses, bei Verursachung durch natürliche Beschaffenheit des Reisegepäcks (§§ 6 III a, b, 8, 9, 11 PG).

bb) Bei **Kraftsonderposten** ist jede Haftpflicht in vollem Umfange ausgeschlossen (§§ 11 II PG, 52 III PO).

c) Unfallversicherung.

Die Rechtsstellung des Reisenden im Falle einer körperlichen Verletzung oder Tötung ist also eine ungemein schlechte, ganz besonders bei Benutzung der Sonderposten. Deshalb schloß die DRP zugunsten der Fahrgäste der Sonderposten 1926 eine Unfallversicherung mit der Versicherungsgesellschaft Thuringia in Erfurt ab, die 1928 auf alle Reisenden mit Kraftwagen der DRP erstreckt wurde. Die Versicherung geht auf Kosten der DRP. Es entsteht ein direktes Vertragsverhältnis zwischen der Thuringia und dem Reisenden. Zur Abwicklung der Ersatzansprüche bedient sich die Thuringia der Vermittlung der DRP; auf dem Prozeßwege sind Ansprüche nur gegen die Thuringia geltend zu machen. Der Anspruch gegen die Thuringia aus der Unfallversicherung und ein etwaiger Anspruch gegen die DRP aus Haftpflicht stehen nebeneinander und berühren sich nicht.

Die Versicherung umfaßt körperliche Unfälle, die im ursächlichen Zusammenhang mit dem Betrieb des Fahrzeugs stehen; zeitlich erstreckt sie sich auf die Fahrt einschl. Ein- und Aussteigen. Die Versicherungssummen betragen 10 000 RM für den Todesfall

12) Aschenborn-Schneider, S. 263; Scholz, S. 745.
13) Niggl, S. 340 f.; OLG Köln EE 33, 163 = LZ 1916 Sp. 571 Nr. 17.

(bei Personen unter 10 Jahren 1 000, über 70 Jahre 5 000 RM), 20 000 RM für den Invaliditätsfall (Renten werden nur an Personen über 65 Jahre gezahlt) und 1 000 RM für Kosten des Heilverfahrens; Sachschaden wird nicht ersetzt. Der Anspruch wird durch eigenes Verschulden des Verletzten nicht ausgeschlossen. Der Unfall ist sofort dem zuständigen betriebsleitenden Postamt zu melden.

d) Reform der Posthaftpflicht.

Daß die völlig unzureichende Haftpflicht der Post einer Reform bedarf, ergibt sich aus ihrer Darstellung ohne weitere Erläuterung. Schäden an Handgepäck und Kleidung werden z. B. gar nicht ersetzt, auch nicht von der Versicherung. Die beste Gelegenheit, die Haftpflicht der DRP der der andern Kraftwagenbetriebe anzugleichen, wäre die allgemeine Erstreckung der Gefährdungshaftung des KFG auf die Insassen [14]) (darüber s. u.).

II. Kraftfahrzeug- und Fuhrwerkverkehr außer DRP.

1. Der Beförderungsvertrag bei Kraftfahrzeug und Fuhrwerk.

Der Personenbeförderungsvertrag beim Kraftfahrzeug und Fuhrwerk ist wie jeder Beförderungsvertrag Werkvertrag; dies gilt für den gesamten Linien- und Gelegenheitsverkehr einschl. der Deutschen Reichsbahn; nur die Post hatte, wie wir sahen, eine Ausnahmestellung.

Der Beförderungsvertrag unterliegt also als Werkvertrag dem BGB; ferner, soweit er Handelsgeschäft ist, den allgemeinen Normen des HGB. Handelsgeschäfte sind zunächst die Beförderungsverträge, die die Deutsche Reichsbahn abschließt; denn soweit die Reichsbahn dem Handelsrecht untersteht, ist sie als Kaufmann zu behandeln.[1]) Dies muß auch für den Kraftwagenverkehr der Reichsbahn gelten.

Im sonstigen Linien- und Gelegenheitsverkehr ist der Beförderungsvertrag Handelsgeschäft, wenn der Unternehmer Kaufmann ist. Kaufmannseigenschaft haben nach § 1 II Z. 5 HGB die „zur Beförderung von Personen zu Lande bestimmten Anstalten". Der Begriff der Anstalt verlangt eine gewisse Größe und eine gewisse Art der Organisation; es muß ein fahrplanmäßiger Betrieb vorliegen. Die Unternehmen des Linienverkehrs werden in der Regel, wenn sie eine bestimmte Größe erreichen, eine „Anstalt" darstellen.[2]) Beim Gelegenheitsverkehr wird es meist schon an dieser Größe fehlen; Anstalten können nur bei dem fahrplanmäßig stattfinden-

14) Ebenso Delius, RdK 1928, 374; Müller, Die Vereinheitlichung der Verkehrshaftpflicht, 1934, S. 73; Wilke, Der Unterschied in der Haftung der wichtigsten Verkehrsmittel, 1935, S. 59.

1) Heymann, Handelsrecht, S. 12. S. auch oben S. 9.

2) Heymann, Handelsrecht, S. 10.

den Ueberlandwagenverkehr vorkommen. Bei den übrigen Arten des Gelegenheitsverkehrs kommt Kaufmannseigenschaft nach § 2 in Frage, wenn das Unternehmen nach Art und Umfang einen in kaufmännischer Weise eingerichteten Geschäftsbetrieb erfordert und der Unternehmer ins Handelsregister eingetragen ist.

Diejenigen Beförderungsverträge, die Handelsgeschäfte sind, unterliegen also den allgemeinen Bestimmungen des HGB; eine besondere Regelung des Beförderungsvertrages enthält das HGB nicht.

Für den Inhalt des Beförderungsvertrages sind weiter maßgebend die Tarife, soweit sie vorgeschrieben und vorhanden sind. Sie sind allgemein vorgeschrieben beim Linienverkehr und bedürfen der Zustimmung der Genehmigungsbehörde. Soweit beim Gelegenheitsverkehr Tarife erforderlich sind, werden sie von der Genehmigungsbehörde festgesetzt; die Reichsbahn bestimmt ihre Tarife selbst.[3])

Von den Tarifen darf nicht abgegangen werden; „Ermäßigungen, die nicht unter gleichen Bedingungen jedermann zugute kommen, sind verboten und nichtig" (§ 17 II 2 PBG).

2. Kontrahierungszwang.

Ein Kontrahierungszwang ist überall dort anzunehmen, wo Tarife bestehen. Auf den Kraftwagenverkehr der Reichsbahn läßt sich zwar § 3 EVO nicht anwenden, da er nur für das Anwendungsgebiet der EVO, also den Eisenbahnverkehr, gilt. Der Kontrahierungszwang ergibt sich jedoch hier wie beim Linienverkehr und dem Gelegenheitsverkehr außer dem Mietwagenverkehr aus dem öffentlichen Charakter dieser Beförderungsarten. Linienverkehr, Droschken, Ausflugswagen und Ueberlandwagen dienen dem öffentlichen Verkehr (§§ 4 PBG, 39 DVO), d. h., daß jedermann sie nach ihrer Zweckbestimmung benutzen kann. Ferner bestimmt § 17 II PBG, daß die angesetzten Beförderungspreise gleichmäßig anzuwenden sind. Auch hieraus ergibt sich der Kontrahierungszwang für alle Verkehrsarten, die Tarife haben. Bei den Verkehrsarten, die Tarife nicht haben, nämlich dem Mietwagenverkehr und dem Ausflugswagenverkehr in den Fällen, in denen, wie in der Regel, von der Festsetzung von Tarifen abgesehen ist, liegt auch kein Kontrahierungszwang vor, denn ein Kontrahierungszwang ohne Tarifzwang ist etwas Sinnloses. Man kann nicht jemandem vorschreiben, Verträge abzuschließen, ohne ihm gleichzeitig den Inhalt der Verträge vorzuschreiben.

3) Die Reichsbahn gibt im Reichsbahnautobusverkehr auf den Reichsautobahnen für jede Linie besondere Beförderungsbedingungen heraus, die inhaltlich übereinstimmen.

Die Reichsbahn bestimmt in ihren Beförderungsbedingungen für die einzelnen Reichsautobahnstrecken, § 3 II, III folgendes:

„Anspruch auf Mitfahrt besteht nur insoweit, als die Beförderung in den planmäßig verkehrenden Kraftomnibussen möglich ist.

Die Mitfahrt kann außerdem verweigert werden, wenn

a) den geltenden Beförderungsbedingungen und den sonst getroffenen Anordnungen der Reichsbahn nicht entsprochen wird, oder wenn

b) die Beförderung durch Umstände verhindert wird, die die Reichsbahn nicht abzuwenden und denen sie auch nicht abzuhelfen vermochte."

Ein Kontrahierungszwang bestand auch schon früher für Droschken; z. B. bestimmte die Berliner Droschkenordnung von 1927 [4]) in § 12 die Verpflichtung des Kraftdroschkenführers, solange er sich im Betrieb befindet und die Kraftdroschke betriebsfähig ist, jede Fahrt innerhalb der Stadt Berlin anzunehmen und sofort auszuführen. Nur Betrunkene u. dgl. brauchte er nicht zu befördern. Auch die Berliner PolizeiVO über den Betrieb des öffentlichen Fuhrwesens mit Omnibussen und Gelegenheitsfuhrwerk von 1923 [5]) enthielt in § 22 Z. 2 den Kontrahierungszwang.

3. Vertragsschluß.

Der Vertragsschluß findet nach den allgemeinen Regeln des bürgerlichen Rechts statt, beim städtischen Omnibus z. B. durch Einsteigen, und bietet keine Besonderheiten. Meist wird dabei dem Fahrgast ein Fahrschein ausgehändigt, der nur eine Quittung und Beweisurkunde über die erfolgte Zahlung darstellt. Neuerdings ist die Ausgabe von Fahrscheinen aus Gründen der Beförderungssteuer beim Fernlinienverkehr und beim Ausflugswagen-, Ueberlandwagen- und Mietwagenverkehr mit Kraftomnibussen und Lastkraftwagen vorgeschrieben: [6])

„Der Steuerschuldner [7]) muß sich bei Antritt der Fahrt einen Fahrschein beschaffen und ihn während der ganzen Fahrt behalten. Der Unternehmer muß bei Antritt der Fahrt dem Fahrgast einen Fahrschein aushändigen."

4. Gepäck.

Gesetzliche Bestimmungen über Gepäckmitnahme finden sich nicht, da es dem Gesetzgeber gleichgültig ist, ob und in welchem Umfange der Beförderer die Mitnahme von Gepäck zuläßt. Eine

4) und 5) s. o. S. 57.

6) §§ 16 I und 32 I der Zweiten Vorläufigen Durchführungsbestimmungen zum G zur Aenderung des Beförderungsteuergesetzes vom 2. Juli 1936, vom 18. 12. 1936, RGBl I 1131.

7) Das ist der, der den Beförderungspreis zu zahlen hat, § 14 I.

Beförderung von Reisegepäck findet wohl nirgends statt. Soweit Beförderungsbedingungen vorhanden sind, pflegen sie Bestimmungen über Gepäck zu enthalten. So besagt § 18 der Beförderungsbedingungen für den Reichsautobahnverkehr der Reichsbahn:

„Leicht tragbare Gegenstände (Handgepäck) dürfen unentgeltlich in den Kraftomnibussen mitgenommen werden, soweit der im Kraftomnibus dem einzelnen Reisenden hierfür zustehende Raum eine Unterbringung zuläßt..."

Reisegepäck ist nach § 17 nicht zur Beförderung zugelassen. — Nach den Beförderungsbedingungen der Berliner Verkehrs-AG. für den Straßenbahn- und Omnibusverkehr werden kleinere Gepäckstücke, die auch bei vollbesetztem Wagen bequem in den Händen oder auf dem Schoß getragen werden können, unentgeltlich befördert. Anderes Handgepäck kann in beschränktem Umfange gegen Gebühr mitgenommen werden.

5. Haftpflicht.

a) Gegenwärtiger Rechtszustand.

Die Haftpflicht des Unternehmers regelt sich nur nach den Bestimmungen des BGB. Der Fahrgast hat bei Verschulden des Unternehmers oder seiner Erfüllungsgehilfen Schadenersatzansprüche auf Grund des Beförderungsvertrages (§§ 276, 278); hier haftet der Unternehmer ohne Möglichkeit des Entlastungsbeweises für das Verschulden seiner Erfüllungsgehilfen, also vor allem der Kraftwagenführer. Ferner hat der Fahrgast Ansprüche aus unerlaubter Handlung; dieser Anspruch hat gegenüber dem vertraglichen den Vorteil des größeren Umfanges: er gewährt z. B. auch Schmerzensgeld und gibt den hinterbliebenen Unterhaltsberechtigten und den gesetzlich Dienstberechtigten Ansprüche; er hat aber den Nachteil, daß der Unternehmer, der seine Wagen durch Angestellte fahren läßt, den Entlastungsbeweis führen kann (§ 831). Immerhin bleibt der deliktischen Haftung hier, und gerade beim Gelegenheitsverkehr, ein größeres Anwendungsgebiet als bei den anderen Verkehrsarten, da bei der meist kleingewerblichen Natur des Gelegenheitsverkehrs der Unternehmer oft die Beförderung selbst ausführen wird.

Eine Gefährdungshaftung besteht für die Insassen des Kraftfahrzeugs nicht. Eine Haftung der Reichsbahn nach RHG kommt beim Kraftfahrzeugverkehr natürlich nicht in Frage, da es sich nicht um Eisenbahnbetrieb handelt.[8]) Auch eine Haftung nach KFG

8) Weigelt, VT 1936, 469.

besteht nicht, da die Haftungsvorschriften des KFG keine Anwendung finden,

> „wenn zur Zeit des Unfalls der Verletzte oder die beschädigte Sache durch das Fahrzeug befördert wurde ..." (§ 8 Z. 1).

Etwas besser ist der Fahrgast bei Beförderung durch Fuhrwerk gestellt, wenn der Schaden (Tötung, Körperverletzung, Sachbeschädigung) durch das Tier verursacht worden ist, also z. B. dadurch, daß das Pferd scheute. In diesen Fällen besteht zwar auch nicht die Gefährdungshaftung des § 833 S. 1, da das Wagenpferd „dem Berufe, der Erwerbstätigkeit oder dem Unterhalte des Tierhalters zu dienen bestimmt ist", aber es wird nach § 833 S. 2 die Beweislast auf den Tierhalter geladen.

Das Fehlen einer Gefährdungshaftung im Kraftfahrzeugverkehr ist höchst unbefriedigend; der Fahrgast ist lediglich auf die Verschuldenshaftung angewiesen. Eine gewisse Verbesserung seiner Lage ist allerdings durch die Rechtsprechung eingetreten, die bei Kraftwagenunfällen die Beweislast umkehrt, in Anlehnung an § 282 BGB, der im Streit, ob die Unmöglichkeit der Leistung die Folge eines von dem Schuldner zu vertretenden Umstandes sei, die Beweislast dem Schuldner auferlegt. Der aus dem Beförderungsvertrag in Anspruch genommene Kraftwagenunternehmer hat danach zu beweisen, „daß der Schaden für die Insassen des Kraftwagens ohne sein Verschulden eingetreten war und von ihm trotz sorgfältiger Erfüllung der ihm obliegenden Vertragspflichten nicht abgewendet werden konnte."[9] Auch für die Ansprüche aus unerlaubter Handlung ist wenn auch keine Umkehrung der Beweislast, so doch eine Erleichterung der Beweisführung durch den Beweis des ersten Anscheins eingetreten:

> „Schon die Tatsache der Verletzung einer Person rechtfertigt den Schluß, daß der Beförderungsunternehmer oder die Personen, deren er sich zur Erfüllung seiner Verbindlichkeiten bedient, die ihnen pflichtmäßig obliegende Sorgfalt verletzt haben."[10]

Während der VI. ZS. des RG u. a. in dieser Entscheidung im Beweis des ersten Anscheins eine Umkehrung der Beweislast erblickte, hat er sich neuerdings[11] der herrschenden, auch von den anderen Zivilsenaten vertretenen Auffassung angeschlossen, daß der prima-facie-Beweis nicht der Gegenpartei die Beweislast aufbürdet und sie zum vollen Gegenbeweis verpflichtet, sondern daß die Gegenpartei zur Entkräftung der Vermutung nur Tatsachen zu beweisen braucht, die

9) RG in DAR 1933, 3; ferner RGZ 66, 15; 83, 347; 86, 322; JW 1932, 3704; OLG Hamburg DAR 1935, 28.
10) RG in JW 1932, 3704 (VI. ZS.).
11) Urt. vom 10. 8. 1936, VAE II, S. 581, Nr. 482, mit Anm. von Müller.

die Entstehung des Schadens auch ohne ihr Verschulden erklärlich erscheinen lassen.

b) Reform der Haftung.

Obgleich durch diese Rechtsprechung die Lage der Kraftwagenfahrgäste verbessert worden ist, bleibt die Haftung des Kraftwagenbeförderers doch immer eine Verschuldenshaftung. Eine Gefährdungshaftung besteht nicht; hieraus ergeben sich z. B. die unsinnigen Unterschiede in der Haftung von Strb und Omnibus. In anderen Ländern ist die Kraftwagengefährdungshaftung auch auf die Insassen erstreckt, so in Oesterreich [12]) und der Schweiz.[13]) Dies ist auch für Deutschland zu fordern. Eine Gefährdungshaftung ist im Verkehr notwendig;[14]) der Fahrgast hat keine Möglichkeit der Kontrolle, ob der Beförderer seine Pflichten ordnungsgemäß wahrnimmt; er ist auf die Benutzung der Verkehrsmittel angewiesen. Das KFG nahm seinerzeit die Insassen von der Gefährdungshaftung aus, weil es von dem Gedanken der freiwilligen Gefahrenübernahme durch den Insassen ausging. Für seine Tollkühnheit brauchte der Fahrgast nicht noch gewissermaßen durch eine Prämie in Gestalt der Gefährdungshaftung belohnt zu werden. Inzwischen haben sich die Verhältnisse geändert; das Kraftfahrzeug ist aus unserem Verkehr nicht mehr wegzudenken; man kann es keinem Menschen zum Vorwurf machen, daß er einen Omnibus benutzt, und ihn dafür durch eine schlechte Haftung strafen.

Die Haftung des KFG braucht nicht auf die Insassen schlechthin ausgedehnt zu werden, sondern nur auf die gewerblich beförderten Personen; dazu müssen in diesem Zusammenhange auch die durch Reichspost und Reichsbahn beförderten Personen rechnen. Dies ist auch schon auf dem Deutschen Juristentag 1928 vorgeschlagen worden.[15]) Zweifel bezüglich der Abgrenzung der gewerblich beförderten Personen bestehen nicht: der Unternehmer, der einen als Linien- oder Gelegenheitsverkehr genehmigungspflichtigen Verkehr betreibt, unterliegt der Gefährdungshaftung; ob er die Genehmigung tatsächlich erworben hat, kann nicht ausschlaggebend sein, weil sonst der Unternehmer, der seinen genehmigungspflichtigen Verkehr ohne Genehmigung betreibt, dafür noch durch die milde Haftung belohnt würde. — Den Unternehmern des Kraftfahrzeugverkehrs würde diese Regelung keine erhebliche Mehrbelastung bringen, da die Rechtsprechung durch ihre Beweislastverteilung ihre Haftung derjenigen

12) § 4 des G vom 9. 8. 1908, RGBl Nr. 162.
13) Art. 37 des G vom 15. 3. 1932.
14) Für die Gefährdungshaftung neuerdings mit sehr beachtlichen Gründen und neuen Gesichtspunkten Fischer, Probleme der Verkehrsgerichtsbarkeit, DR 1937, 438 (440 ff.).
15) Wille JW 1928, 3156; ferner Wilke, Der Unterschied in der Haftung der wichtigsten Verkehrsmittel, S. 59.

der Eisenbahn schon weitgehend angeglichen hat. Außerdem müssen sie ohnehin gegen Haftpflicht versichert sein.

Erwähnt sei, daß eine Ausdehnung des Haftpflichtversicherungszwanges auf alle Kraftfahrzeughalter von der Akademie für Deutsches Recht vorgeschlagen ist und höchstwahrscheinlich Gesetz werden wird; der Verletzte soll ein gesetzliches Pfandrecht an der Forderung des Kraftfahrzeughalters gegen den Versicherer haben,[16]) wie in Oesterreich (s. u. S. 119 f.).

c) Freizeichnung.

> „Der Unternehmer kann die ihm den beförderten Personen gegenüber obliegende Haftung nicht durch Vertrag ausschließen oder beschränken. Entgegenstehende Vereinbarungen sind nichtig" (§ 25 PBG).

Das Freizeichnungsverbot des § 25 umfaßt den gesamten Linien- und Gelegenheitsverkehr (§ 28), ausgenommen den Verkehr der DRP und der Reichsbahn. Die Haftung der DRP ist sondergesetzlich durch das PG geregelt und kann nicht ausgeschlossen werden. Für die Reichsbahn fehlt ein Freizeichnungsverbot;[17]) es versteht sich, daß es dessen nicht bedarf, da der Gesetzgeber darauf vertrauen darf, daß die Deutsche Reichsbahn die ihr gesetzlich auferlegte Haftung nicht ausschließen wird.

Verboten ist der Ausschluß sowohl der vertraglichen wie der deliktischen Haftung. Sollte die Gefährdungshaftung gegenüber Insassen eingeführt werden, so würde auch deren Ausschluß unter das Verbot des § 25 fallen, in Uebereinstimmung mit der österreichischen und schweizerischen Regelung.[18])

Wenn sich trotz des § 25 PBG noch Freizeichnungsklauseln finden, wie in den Beförderungsbedingungen für den Strb- und Omnibusverkehr der Berliner Verkehrs AG.

> „Die BVG übernimmt auf Grund des Beförderungsvertrages keine Haftung, die . . . für den Omnibusbetrieb über den Rahmen des § 12 KFG hinausgeht"

so sind diese nichtig.

d) Ausländische Haftpflichtbestimmungen.

In **England** ist die Haftung die allgemeine Haftung des Landfrachtführers, d. h. für Gepäck die strenge Haftung des common carrier, für Personenschäden die Haftung für negligence. Besondere Bestimmungen für Kraftfahrzeuge fehlen. Eine vertragliche Aus-

16) Ullrich, Die Pflichtversicherung für Kraftfahrzeughalter, Neumanns Zeitschrift für Versicherungswesen, 1937, 249.

17) Gülde, S. 158, nimmt § 5 RHG als Freizeichnungsverbot für die Reichsbahn an; das ist irrig, da die Reichsbahn im Kraftwagenverkehr nicht nach RHG haftet.

18) § 13 bzw. Art. 43 der S. 117 N. 12 und 13 zitierten Gesetze.

schließung der Haftung ist möglich, sogar bis zur völligen Freizeichnung (anders als bei Eisenbahnen, s. o. S. 99), jedoch nicht durch Anschlag (public notice),[19] sondern nur durch besonderen Vertrag. The Road Traffic Act[20] setzt für Kraftfahrzeuge den Haftpflichtversicherungszwang fest. Die Versicherung muß auch die Haftpflicht hinsichtlich beförderter Personen decken bei solchen Kraftfahrzeugen, in denen Fahrgäste for hire or reward befördert werden.

Auch in **Frankreich** bestehen für Kraftfahrzeuge keine besonderen Bestimmungen, sondern es gilt die Haftung des code civil (s. o, S. 99 f.). Bestrebungen zur Einführung eines Haftpflichtversicherungszwanges haben noch zu keinem Ergebnis geführt; 1934 wurde dem Senat ein Vorschlag in dieser Richtung vorgelegt.[21]

Eine Gefährdungshaftung besteht in **Oesterreich.**[22] Sie kann durch den Nachweis ausgeschlossen werden,

> „daß das schädigende Ereignis durch Verschulden eines Dritten oder des Beschädigten selbst verursacht wurde oder daß es trotz der vorschrifts- und sachgemäßen Vorsichten in Führung und Behandlung des Kraftfahrzeuges nicht abgewendet werden konnte und auch nicht auf die Beschaffenheit des Kraftfahrzeuges oder auf die Eigenart, das Versagen oder die Mängel seiner Funktion zurückzuführen ist."

Haftpflichtig ist der Lenker und der Eigentümer oder an seiner Stelle der Betriebsunternehmer; der Lenker kann sich jedoch, sofern er „Berufslenker" ist, schon durch den Nachweis seiner Schuldlosigkeit befreien.[23] — Der Umfang des Schadenersatzes (auch Sachschaden wird ersetzt) bestimmt sich nach dem aBGB (§§ 1323, 1325—1327).

Die geschilderte Haftpflicht gilt auch, im Gegensatz zum deutschen KFG, gegenüber beförderten Personen und Sachen, sofern die Benutzung des Kraftfahrzeuges „gegen Entgelt oder im gewerbsmäßigen Personen- oder Sachentransport" geschah (§ 4). Eine Freizeichnung von dieser Haftung ist nichtig (§ 13).

Der Haftpflichtversicherungszwang, der schon seit 1929 bestand, ist heute im BundesG über das Kraftfahrwesen (Kraftfahrgesetz) von 1937[24] geregelt; näheres bestimmt die KraftfahrVO.[25] Der Scha-

19) Carriers Act, 1830, s. 4.
20) 1930 und 1934, s. 35 ff.; Abdruck und Uebersetzung bei Jannott, S. 86 ff.
21) Abdruck und Uebersetzung bei Jannott, S. 129 ff.
22) G vom 9. 8. 1908 über die Haftung für Schäden aus dem Betriebe von Kraftfahrzeugen, RGBl Nr. 162, S. 581.
23) Novelle zum Kraftfahrzeug-HaftpflichtG, vom 3. 5. 1922, BGBl Nr. 300, S. 603.
24) Vom 2. 2. 1937, BGBl S. 243; dazu Sigl, Das neue österreichische KraftfahrG, VR 1937, 159, 249.
25) VO des Bundesministers für Handel und Verkehr vom 12. 5. 1930 über den Verkehr mit Kraftfahrzeugen.

denersatzberechtigte hat an der Forderung des Versicherungsnehmers aus der Haftpflichtversicherung ein gesetzliches Pfandrecht (§ 10 des G vom 9. 8. 1908); er hat sogar einen direkten Anspruch gegen den Versicherer, wenn dieser wegen Vertragsverletzung des Versicherungsnehmers diesem gegenüber von der Verpflichtung zur Leistung frei ist (§ 4 des KraftfahrG).

Ebenso wie in Oesterreich ist die Haftung in der **Tschechoslowakei** [26]) geregelt; auch hier besteht Haftpflichtversicherungszwang.[27])

Eine Gefährdungshaftung besteht ferner in der **Schweiz.**[28]) Der Halter haftet für Personen- und Sachschäden, außer wenn er beweist, daß bei eigener Schuldlosigkeit der Schaden durch höhere Gewalt oder grobes Verschulden des Geschädigten oder eines Dritten verursacht worden ist. Bei nur leichtem Verschulden des Geschädigten oder des Dritten bleibt die Festsetzung der Ersatzpflicht dem Richter überlassen. Freizeichnung ist verboten (Art. 43). Es besteht Haftpflichtversicherungszwang (Artt. 48 ff.); der Anspruch aus dem Versicherungsvertrage steht dem Geschädigten unmittelbar zu.

Eine Verschuldenshaftung mit umgekehrter Beweislast kennt das **italienische** Recht,[29]) das in erster Linie den Führer des Fahrzeuges haften läßt:

> „Sind Personen oder Sachen durch den Betrieb des Kraftfahrzeugs beschädigt worden, so wird vermutet, daß der Schaden auf ein Verschulden des Fahrzeugführers zurückzuführen ist. Diese Vermutung wird nur dann ausgeschlossen, wenn dieser nachweist, daß er seinerseits alle erforderliche Sorgfalt angewendet hat, um den Unfall zu verhüten.
>
> Als Schäden infolge höherer Gewalt können auf keinen Fall diejenigen Schäden angesehen werden, die auf Mängel in der Konstruktion oder der Unterhaltung des Fahrzeugs zurückzuführen sind.
>
> Der Eigentümer des Fahrzeugs haftet mit dem Fahrzeugführer solidarisch, es sei denn, daß er nachweist, daß die Inbetriebnahme des Fahrzeugs gegen seinen Willen erfolgte; seine Haftung nach den Bestimmungen des Codice civile bleibt unberührt."

---

26) §§ 45 ff. des G vom 26. 3. 1935 über den Verkehr mit Kraftfahrzeugen, deutsch bei Jannott, S. 196 ff.

27) §§ 56 ff. des G und RegierungsVO vom 19. 10. 1935 zur Durchführung des G vom 26. 3. 1935, §§ 119 ff.

28) Artt. 37 ff. des BundesG über den Motorfahrzeug- und Fahrradverkehr vom 15. 3. 1932, Eidgenössische Gesetzsammlung S. 513.

29) Art. 120 der Kgl. VO vom 8. 12. 1933, abgedruckt und übersetzt bei Jannott, S. 137.

C. Luftverkehr.

1. Der Luftbeförderungsvertrag.

Der Luftbeförderungsvertrag, für den eine Sonderregelung nicht besteht, unterliegt als Werkvertrag dem BGB. Ist der Luftbeförderer Kaufmann, so ist der Vertrag Handelsgeschäft und unterliegt den für diese geltenden Bestimmungen des HGB.. Die speziellen Normen des Land- oder Seefrachtrechts oder des Eisenbahnrechts sind auf ihn nicht anwendbar; der Luftbeförderungsvertrag ist ein Vertrag sui generis.[1]) Die Verschiedenheit der Beförderungsarten und der Charakter des Luftrechts als einer neuen, eigengesetzlichen Materie lassen eine Anwendung des Land- oder Seepersonenbeförderungsrechts nicht zu.[2])

2. Kontrahierungszwang.

Ein Kontrahierungszwang ist weder im LVG noch in den „Auflagen" vorgesehen.[3]) Die Luftverkehrsgesellschaften behalten sich im Gegenteil das Recht vor, den Abschluß eines Beförderungsvertrages ohne Angabe von Gründen abzulehnen (Allg. Beförderungsbedingungen der DLH Art. 13 § 2). Ob eine solche Klausel heute noch zeitgemäß ist, ist zu bezweifeln; das Gesetz definiert den Fluglinienverkehr als „öffentlichen Verkehr", d. h. einen Verkehr, den nach seiner Bestimmung jedermann benutzen kann; und eine Besserstellung des Luftverkehrs ist nicht begründet, zumal der Luftverkehr selbst als den Kinderschuhen entwachsene Verkehrsart mit Recht Anspruch auf Gleichstellung erhebt. Dem Einwand, daß die Flugzeuge ein zu geringes Fassungsvermögen hätten, als daß man sie einem Kontrahierungszwang unterwerfen könnte, ist entgegenzuhalten, daß jeder Kontrahierungszwang durch die selbstverständliche Bedingung eingeschränkt ist, „daß die Beförderung mit den regelmäßigen Beförderungsmitteln möglich ist" (so § 3 b EVO für die Eisenbahnen). Im übrigen ist zu bemerken, daß die Frage keine große praktische Bedeutung besitzt; denn es versteht sich von selbst, daß die Luftfahrtunternehmen im Rahmen ihrer Beförderungsbedingungen jeden, der bereit ist, den Flugpreis zu erlegen, befördern. Durch die Beförderungsbedingungen sind auch hier wie bei allen Verkehrsunternehmen einzelne Personenkategorien von vornherein von der Beförderung ausgeschlossen, nämlich Betrunkene, Personen, die den Anstand verletzen, die die Anweisungen der zuständigen

---

1) Döring, ArchLR 1932, 5.
2) Ebenso Heymann, Handelsrecht, S. 112; Wüstendörfer, ArchLR 1931, 207; Busse, S. 6; Koffka-Bodenstein-Koffka, S. 131; Kaiser, Der Personenbeförderungsvertrag im Luftrecht, S. 25.
3) Es besteht nur für die genehmigten Fluglinienbetriebe eine öffentlichrechtliche Betriebspflicht, da nach § 10 der „Auflagen" die angegebenen Flugzeiten einzuhalten sind.

Beamten nicht beachten, die mit ansteckenden Krankheiten behaftet sind und Geisteskranke (Art. 5 der Allg. Bef.-Bed. der DLH).

Einem Kontrahierungszwang unterliegt der **englische** Luftfahrtunternehmer beim Gütertransport als common carrier,[4]) wenn er nicht dessen Rechtsstellung ausdrücklich ausschließt, was ihm gestattet ist.[5]) Ferner besteht ein Kontrahierungszwang für Beförderung von Personen und Sachen in **Polen.**[6]) Das Unternehmen kann den Transport nur verweigern (Art. 47 II),

„1. wenn die Beförderung auf Grund rechtsgültig ergangener Anordnungen, infolge ungünstiger Witterungsverhältnisse oder infolge einer unvorhergesehenen Beschädigung des Luftfahrzeuges unterbrochen oder eingeschränkt ist;

2. . . .

3. wenn der Transport aus Mangel an Beförderungsmitteln oder infolge der Art, Eigenschaft oder Ausmaße der Gegenstände oder aber infolge verspäteter Anmeldung, schließlich auch infolge Erschöpfung der Tragfähigkeit des Luftfahrzeugs nicht mit dem Luftfahrzeug erfolgen kann, zu welchem der Transport angemeldet wurde;

4. wenn die Person, welche befördert werden will, Merkmale eines unnormalen Geisteszustandes oder einer ansteckenden Krankheit zeigt oder sich nicht an die für die Luftverkehrslinie geltenden Ordnungsvorschriften halten will."

Mit der ausführlichen Wiedergabe dieser Bestimmung soll gezeigt werden, daß ein Kontrahierungszwang, der den Eigentümlichkeiten des Luftverkehrs gerecht wird, sehr wohl möglich ist.

3. Vertragschluß.

Der Vertragsschluß ist an keine Form gebunden. Nach den Beförderungsbedingungen der DLH gilt der Vertrag als abgeschlossen, sobald der Fluggast den Flugschein entgegengenommen hat. Jedoch ist der Flugschein nur eine deklaratorische Urkunde, da das Fehlen eines ordnungsmäßigen Flugscheins auf die Wirksamkeit des Beförderungsvertrages ohne Einfluß ist (Art. 2 § 6). Nur im internationalen Verkehr, soweit er dem WA unterliegt, hat das Fehlen des Flugscheins zur Folge, daß der Beförderer sich nicht auf die Haftungsbeschränkungen des WA berufen kann (s. u. S. 131). Der Flug-

4) (S. o. S. 87); Aslan v. Imperial Airways Ltd., K. B. D. 10./11. 4. 1933, deutsch in ArchLR 1933, 265; Caspers, Internationales Privatrecht der Lufttransporte, S. 26 N. 1; Schreiber ZLR I, 47. S. dazu RGZ 48, 122.

5) S. die in Note 4 zit. Entscheidung. Z. B. wendet die Imperial Airways Ltd. folgende Klausel an: „The Company are not common carriers and do not accept the obligations or liability of common carriers".

6) VO des Staatspräsidenten über das Luftschiffahrtsrecht vom 14. 3. 1928, in NfL 1928, 684, 695.

schein wird auf den Namen des Fluggastes ausgestellt und ist nicht übertragbar, im Gegensatz zur Eisenbahnfahrkarte, die bis zum Antritt der Reise übertragen werden kann. Daher ist der Flugschein auch nicht wie diese eine Inhabermarke nach § 807 BGB; ebensowenig Inhaberpapier, weil die Uebertragbarkeit fehlt, oder Legitimationspapier nach § 808, da der Beförderer durch Leistung an einen nichtberechtigten Inhaber nicht frei wird, sondern der Vertragspartner seinen Anspruch behält; denn der Verlust des Flugscheins ist auf die Wirksamkeit des Vertrages ohne Einfluß. Der Flugschein ist vielmehr einfache Beweisurkunde über die erfolgte Zahlung.[7])

Die Regelung im Luftschiffverkehr durch die Beförderungsbedingungen der DZR ist die gleiche, nur ist die Terminologie etwas anders: der Fluggast heißt hier Reisender wie im Seerecht, der Flugschein Fahrschein. Auch sonst finden sich seerechtliche Anklänge: so hat der Reisende, wenn er später als 14 Tage vor Beginn der Fahrt zurücktritt, das halbe Fahrgeld zu zahlen (§ 15 III Allg. Bef.-Bed.), die sogenannte Fautfracht des HGB §§ 580, 667, die sich auch in den Ueberfahrtsbedingungen der Reedereien findet.

4. Gepäck.

Bezüglich des Gepäcks ist auch hier zu unterscheiden zwischen Gepäck, das der Fluggast in seiner Obhut behält (Handgepäck) und aufgegebenem Reisegepäck. Die Mitnahme von Handgepäck ist naturgemäß beschränkt; Taschen und kleine Koffer werden im allgemeinen zugelassen. Anderes Gepäck muß der Reisende aufgeben. Auf den Linien der DLH werden in der Regel 15 kg Freigepäck befördert; ferner Uebergepäck zu Uebergepäcksätzen. Nicht mitgeführt oder aufgegeben werden dürfen u. a. gefährliche Gegenstände und Lichtbildgerät. Als Reisegepäck dürfen nur Gegenstände des persönlichen Bedarfs aufgegeben werden, die sich nach Umfang, Gewicht und sonstiger Beschaffenheit zur Beförderung mit dem in Frage kommenden Flugzeug eignen; ein Anspruch auf Beförderung mit demselben Flugzeug, mit dem der Fluggast reist, besteht nicht. Im Transozeanverkehr der DZR werden 20 kg kostenlos mit dem Luftschiff befördert, weitere 100 kg Freigepäck mit einem Seeschiff. Die Beförderung von Mehrgepäck zu Uebergepäcksätzen kann auf 30 kg pro Reisenden beschränkt werden.

Für das Reisegepäck wird ein Fluggepäckschein (DZR: nur „Gepäckschein") erteilt; dieser ist ebenso wie der Flugschein nur deklaratorisch. Er ist ein „Legitimationszeichen", nicht Legitimationspapier nach § 808 BGB, da er überhaupt kein Wertpapier ist; auch wenn er nicht beigebracht wird, muß das Gepäck ausgeliefert werden, wenn die Empfangsberechtigung nachgewiesen wird (Art. 12 § 2

---

7) Ebenso Kaiser, Der Personenbeförderungsvertrag im Luftrecht, S. 58 f.; Danielcik, VR 1937, 78.

DLH). Ein Pfandrecht des Luftfahrtunternehmers am Reisegepäck besteht im deutschen Recht nicht; eine analoge Anwendung des § 674 HGB, der dem Seeverfrachter ein Pfandrecht am Gepäck des Reisenden gibt, ist aus denselben Gründen nicht zu empfehlen, die überhaupt gegen eine Anwendung seerechtlicher Sätze auf das Luftrecht sprechen.[8])

5. Die Haftpflicht.

a) Haftpflicht nach LVG.

1. Darstellung der Haftung. Besondere gesetzliche Bestimmungen bestehen hinsichtlich der Haftpflicht. Neben der vertraglichen und deliktischen Haftung, die den Verschuldensbeweis voraussetzt, besteht auch im Luftrecht eine Gefährdungshaftung (2. Abschnitt des LVG). § 19 I LVG lautet:

> „Wird beim Betrieb eines Luftfahrzeugs durch Unfall jemand getötet, sein Körper oder seine Gesundheit verletzt oder eine Sache beschädigt, so ist der Halter des Luftfahrzeugs verpflichtet, den Schaden zu ersetzen."

Diese Haftung ist die strengste, die es im deutschen Recht gibt, da sie höhere Gewalt und unabwendbare Ereignisse umfaßt; der einzige Haftausschließungsgrund ist mitwirkendes Verschulden des Verletzten (§ 20 LVG). Die Haftung gilt, im Gegensatz zu der des Kraftfahrzeuggesetzes, auch gegenüber den Insassen.

Der Schaden muß durch einen „Unfall", d. h. ein plötzliches, von außen wirkendes Ereignis, entstanden sein, und zwar „beim Betriebe", d. h. während die dem Luftfahrzeug eigentümlichen Triebkräfte darauf einwirken.[9]) Zwischen Betrieb und Unfall muß ein adäquater Kausalzusammenhang bestehen.

Haftpflichtig ist der „Halter", ein Begriff, den das Gesetz nur bei der Haftpflicht gebraucht. Halter ist, wer das Luftfahrzeug für eigene Rechnung in Gebrauch hat und eine diesem Gebrauch entsprechende Verfügungsgewalt darüber besitzt. Dies braucht weder der Eigentümer noch der Luftfahrtunternehmer zu sein, wenn auch alle 3 Personen in der Regel zusammenfallen.

Der Umfang der Haftung (§§ 21 ff. LVG) entspricht dem der Deliktshaftung des BGB, doch wird nicht auf sogenanntes Schmerzensgeld und nicht Dritten für entgangene Dienste (§§ 845, 847 BGB) gehaftet. Die Haftung ist durch Höchstsummen begrenzt (§ 23), die je nach dem Fluggewicht des Luftfahrzeugs verschieden sind. Die obere Grenze ist 300 000 RM pro Unfall. Diese Begrenzung der

---

8) Ebenso Caspers, S. 30; Plog, S. 15.
9) Müller bei Pfundtner-Neubert, Luftverkehr, S. 20. Näheres Wimmer, ArchLR 1933, 76 ff.

Haftung für den einzelnen Unfall ist für den Fluggast ungerecht; benutzt er ein großes Flugzeug oder ist das Flugzeug voll besetzt, so läuft er Gefahr, daß seine Haftpflichtansprüche ebenso wie die der Mitreisenden gekürzt werden, damit die Haftungshöchstgrenze nicht überschritten wird. Auch für den einzelnen Verletzten ist eine Höchstgrenze festgesetzt, die 30 000 RM pro Person beträgt.

Der Verletzte hat innerhalb dreier Monate seit Kenntnis dem Ersatzpflichtigen Anzeige zu erstatten; unterläßt er die Anzeige schuldhaft, so verliert er seine Ansprüche, es sei denn, daß der Ersatzpflichtige auf andere Weise von dem Unfall Kenntnis erlangt hat (§ 26). Die Schadenersatzansprüche verjähren in 2 Jahren seit Kenntnis (§ 25).

Unberührt bleibt nach § 28 eine weitergehende Haftung des Luftfahrtunternehmers bei Verschulden des Unternehmers oder seiner Erfüllungsgehilfen aus Vertrag (§§ 276, 278) oder Delikt (§§ 823, 831 BGB). Eine deliktische Haftung gemäß § 823 II tritt z. B. bei Verstoß gegen die Zulassungsvorschriften ein, da diese u. a. den Schutz der Passagiere bezwecken;[10]) läßt der Unternehmer ein nicht zugelassenes Flugzeug fliegen und verunglückt dieses, so haftet er nach § 823 II; der Kausalzusammenhang zwischen dem Verstoß gegen die Zulassungsvorschriften und dem Unfall wird in der Regel ohne weiteres anzunehmen sein. — Auch der Erfüllungsgehilfe selbst, vor allem der Flugzeugführer, kann aus § 823 haften. Er haftet nur bei Verschulden.[11])

Der Halter eines Luftfahrzeuges hat sich in Höhe der Sätze des § 23 LVG, der Luftfahrtunternehmer hat sich in einer ihm bei der Genehmigung bekanntzugebenden Höhe gegen Haftpflicht zu versichern (§ 29), jedoch neuerdings nur noch gegen Ansprüche unbeteiligter Dritter (§ 107 LVO); darin liegt praktisch keine Schlechterstellung der Insassen gegenüber früher, wo sich die Haftpflichtversicherung auch auf ihre Ansprüche erstrecken mußte; denn bei der DLH erübrigen sich Befürchtungen hinsichtlich ihrer Zahlungsfähigkeit, und bei den kleinen Unternehmen ist sowieso eine vertragliche Ausschließung der Haftung üblich, an deren Stelle dann die obligatorische Unfallversicherung tritt (darüber s. u.).

2. Freizeichnung. Die Haftung des LVG gilt, wie erwähnt, auch gegenüber den Insassen. Sie pflegt jedoch diesen gegenüber durch Vereinbarung (sogenannte Freizeichnung) ausgeschlossen zu werden. Die Freizeichnung geschieht bei den kleinen, nicht Linienverkehr treibenden Unternehmungen meist durch Unterschriftsleistung, bei großen Unternehmen durch die Beförderungsbedingungen. So lautete

---

10) Münster DJZ 1936, 287.
11) Vgl. auch die Haftung des Schiffers, HGB §§ 511 ff., BinnSchG § 8,

die alte Freizeichnungsklausel der DLH bis 1933 folgendermaßen (Z. 6 der Allg. Bef.-Bed. für den deutschen Linienverkehr):[12])

„Die Teilnahme am Fluge sowie die Mitnahme von Gepäck erfolgt der Luftverkehrsgesellschaft, ihren Angestellten, den Unternehmungen und Personen, deren sie sich zur Erfüllung ihrer Verbindlichkeiten bedient, sowie den verausgabenden Agenturen gegenüber auf alleinige Gefahr der Fluggäste.

Mit der Annahme des Flugscheins oder der Teilnahme am Fluge verzichtet der Fluggast, insbesondere für sich oder etwa in Betracht kommende andere Personen, auf den Ersatz des Schadens, der ihm mittelbar oder unmittelbar bei der Benutzung des Flugzeugs oder sonst im Zusammenhange mit der Luftreise, insbesondere im Zubringerdienste, an seiner Person, seinen Sachen oder dem aufgegebenen Gepäck erwächst. Er hat auch keinen Anspruch auf Schadenersatz wegen Ausschlusses vom Fluge, Ausfall des Fluges, Verspätung oder Unterbrechung eines Fluges."

Die Zulässigkeit der Enthaftungsklausel ist im allgemeinen bejaht worden. Das LVG schweigt darüber. Das Fehlen eines Verbots ist als Zulässigkeitserklärung aufzufassen, denn im Reichshaftpflichtgesetz § 5 wird eine vertragliche Ausschließung ausdrücklich verboten. Es kann nicht nur die Gefährdungshaftung des LVG ausgeschlossen werden, sondern auch die vertragliche und die deliktische Haftung nach BGB. Denn es ist dem Willen der Vertragsparteien überlassen, wie sie die vertragliche Haftung gestalten wollen. Nur die (praktisch bedeutungslose) Haftung für eigenen Vorsatz kann dem Luftfahrtunternehmer nicht erlassen werden (§ 276 II). Ebenso kann die deliktische Haftung ausgeschlossen werden, denn durch die Tatsache der vertraglichen Haftungsausschließung entfällt das in § 823 geforderte Merkmal der Widerrechtlichkeit.

Dadurch, daß das Gesetz die Freizeichnung von der Gefährdungshaftung, die es eingeführt hatte, nicht verbot, nahm es „z. T. wieder mit der linken Hand, was es mit der rechten zu geben schien".[13]) Eine strenge Haftung verliert ihren Sinn in Verbindung mit völliger Vertragsfreiheit, da sie dann vertraglich ausgeschlossen wird.

Die erste gerichtliche Entscheidung über die Zulässigkeit der Freizeichnungsklausel erging vom LG I Berlin am 3. 5. 1923;[14]) die Zulässigkeit wurde bejaht. Im selben Sinne entschied das Reichs-

12) Genehmigt laut NfL 1927, 233.
13) Wüstendörfer DJZ 1930, 941.
14) LG I Berlin 44. O. 32. 23.

gericht am 19. 5. 1927.[15]) Die Unzulässigkeit einer Freizeichnungsklausel würde sich danach nur dann ergeben, wenn ein Monopol eines Unternehmens bestände und das Publikum auf die Benutzung des Luftverkehrs angewiesen wäre.[16]) Diese Lage, die das RG für 1925 mit Recht verneinte, besteht heute, wo der gesamte Fluglinienbetrieb sich in Händen der DLH befindet und die Benutzung des Flugzeugs sich so eingebürgert hat, daß man von einem Darauf-Angewiesensein weiter Kreise der Oeffentlichkeit (man denke vor allem an Politiker und Wirtschaftler!) sprechen kann.[17]) Heute ist jedoch das Problem nicht mehr so akut, da inzwischen von der DLH eine Haftung eingeführt worden ist, die zwar nicht so streng wie die des LVG ist, aber den praktischen Erfordernissen genügt (darüber s. u.). Von der unsittlichen Ausnutzung eines Monopols kann angesichts dieser Haftung gewiß nicht gesprochen werden; eine höhere Haftung von der DLH zu verlangen, geht nicht an, zumal wenn man sich vor Augen hält, daß sie von den Subventionen der Steuerzahler erhalten wird.

Bei den kleinen Unternehmen, die heute noch die totale Freizeichnung anwenden, läßt sich vom Gesichtspunkt der Monopolausnutzung nichts gegen die Freizeichnung sagen, denn diese Unternehmen haben keine Monopolstellung. Röhm[18]) will hier die Freizeichnung dadurch einschränken, daß er eine Freizeichnung von grobem Verschulden, „bei Gewissenlosigkeit", für unsittlich und daher nach § 138 BGB für nichtig hält. Darin kann ihm gewiß beigetreten werden, doch ist damit nicht viel geändert. Denn solche Skrupel- und Gewissenlosigkeit wird im deutschen Luftverkehr wohl kaum vorkommen, bestimmt nicht auf Seiten des Flugzeugführers, der dabei sein eigenes Leben aufs Spiel setzen würde. Die meisten Unfälle dürften höchstens auf leichtes Verschulden, vor allem aber auf unverschuldete Tatsachen zurückzuführen sein, und für diese Fälle kann man dem Luftfahrtunternehmer die strenge Haftung des LVG nicht zumuten, sondern muß ihm eine Freizeichnung gestatten. (So auch die durchaus herrschende Meinung.) Dieser Rechtszustand ist allerdings unbefriedigend, da die Haftungsbestimmungen des LVG praktisch bedeutungslos sind; es ist Aufgabe des Gesetzgebers (derer er sich auch demnächst annehmen wird), diese Bestimmungen den praktischen Bedürfnissen anzupassen.

Schließt der Luftfahrtunternehmer seine Haftung aus, so muß er zugunsten der beförderten Personen eine Unfallversicherung in Höhe der Beträge des § 23 I Nr. 1 LVG abschließen („Auflagen" § 5).

---

15) RGZ 117, 102. S. dazu Döring, Das RG zur Enthaftungsklausel im Luftverkehr, ZLR I, 292.
16) Ebenso Döring, ZLR I, 211.
17) Ebenso Koffka-Bodenstein-Koffka, S. 98; a. A. von Rieben, S. 29.
18) S. 84—89.

b) Das Warschauer Abkommen und die Beförderungsbedingungen der Iata.

1. Das Warschauer Abkommen.[19]) Eine völlige Freizeichnung wie die dargestellte besteht, wie gesagt, seit 1933 im Linienverkehr nicht mehr. Die Warschauer Luftkonferenz von 1929 führte zum „Abkommen zur Vereinheitlichung von Regeln über die Beförderung im internationalen Luftverkehr" vom 12. 10. 1929, in Deutschland weniger umständlich „Erstes Abkommen zur Vereinheitlichung des Luftprivatrechts" genannt.[20]) Dem Abkommen sind fast alle europäischen und mehrere außereuropäische Staaten (so die englischen Kolonien und USA) beigetreten. Für Deutschland trat es im Dezember 1933 in Kraft. Das WA stellt keine vollständige Kodifikation des Luftprivatrechts dar, sondern regelt nur dessen wichtigste Teile: die Beförderungsurkunden, von denen oben die Rede war, und die Haftpflicht des „Luftfrachtführers" gegenüber Fluggästen und Ladungsbeteiligten. Es gilt bei „internationalen Beförderungen", d. h. Beförderungen, bei denen Abgangs- und Bestimmungsort in verschiedenen Vertragsstaaten liegen oder bei denen beide zwar im Gebiete desselben Vertragsstaates liegen, aber eine Zwischenlandung in einem anderen Staate (gleichgültig ob Vertrags- oder Nichtvertragsstaat) vorgesehen ist, z. B. ein Flug von Berlin nach Königsberg mit Zwischenlandung in Danzig. Hierzu ist die wichtige Entscheidung des englischen Court of Appeal i. S. Grein v. Imperial Airways Ltd.[21]) zu beachten. Danach liegt eine internationale Beförderung im Sinne des WA (und zwar der 2. Alternative) auch vor, wenn ein Fluggast auf Grund eines einheitlichen Vertrages von einem Vertragsstaat nach einem Nichtvertragsstaat und zurück befördert wird, im fraglichen Falle von London nach Antwerpen (Belgien gehörte damals noch nicht dem WA an) und zurück; hierbei wurde London als Abgangs- und Bestimmungsort und die Landung in Antwerpen als Zwischenlandung angesehen.

Die Haftung des WA ist eine Verschuldenshaftung mit umgekehrter Beweislast, wie sie das polnische Recht kannte. Gehaftet wird für Tötung, körperliche Verletzung oder sonstige gesundheitliche Schädigung eines Fluggastes, für Zerstörung, Verlust oder Beschädigung von aufgegebenem Reisegepäck sowie für den Schaden, der durch Verspätung von Fluggästen oder Reisegepäck entsteht. Die Regelung der Haftung für Handgepäck überläßt das WA dem Landesrecht; hierfür setzt es nur eine Höchstgrenze der Haftung fest (s. u.).

---

19) Dazu Denkschrift, Amtliche Sonderveröffentlichung der DJ Nr. 1, veröffentlicht vom RMdJ, S. 26 ff. Von der Literatur am wichtigsten: Goedhuis (Chef des Büros der Iata), La Convention de Varsovie, 1933; dazu eingehende Besprechung von Riese in ArchLR 1934, 45.

20) RGBl 1933 II, 1039.

21) Vom 13. 7. 1936, deutsch in ArchLR 1936, 262.

Der Umfang der Haftung für Personenschäden, der im WA wegen der Verschiedenheit der Vorschriften der Vertragsstaaten nicht näher geregelt werden konnte, wird durch das deutsche „G zur Durchführung des 1. Abkommens zur Vereinheitlichung des Luftprivatrechts" vom 15. 12. 1933[22]) bestimmt. Danach bestimmt sich der Kreis der Ersatzberechtigten, der Gegenstand der Ersatzpflicht und die Art der Ersatzleistung nach den §§ 21 ff. des LVG.

Gehaftet wird zeitlich für Unfälle, die sich „an Bord des Luftfahrzeugs oder beim Ein- oder Aussteigen" ereignen (Art. 17). „Ein- und Aussteigen" ist eine zu enge Uebersetzung des französischen Urtextes „au cours de toutes opérations d'embarquement et de débarquement"; es ist daher weit auszulegen.[23]) So ist der Aufenthalt auf dem Rollfeld auf dem Wege vom und zum Flugzeug hinzuzurechnen,[24]) auch das Ein- und Aussteigen bei Zwischenlandungen,[25]) nicht jedoch der Aufenthalt außerhalb des Flugzeugs während einer Zwischenlandung.[26]) — Bei der Gepäckbeförderung ist der zeitliche Rahmen ein weiterer: es wird gehaftet für Schäden, die „während der Luftbeförderung" eingetreten sind, d. h. während sich das Gepäck in der Obhut des Luftfrachtführers befindet (Art. 18).

Eine gesetzliche Haftung für Verspätungsschaden findet sich sonst in Deutschland nicht. Ihre Einführung in das WA ist auf die Initiative der französischen Delegation zurückzuführen.[27]) Daß man gerade dem jüngsten Verkehrszweig eine derartige Haftung bescherte, ist viel angegriffen worden; doch ist sie nicht von großer praktischer Bedeutung, da der Luftfrachtführer keine bestimmte Beförderungsfrist zu vereinbaren braucht, an die er gebunden wäre.[28]) So besagen die Allg. Beförderungsbedingungen der DLH (Art. 19 § 1 II S. 2 f.):

> „Die Flugpläne der Luftfahrtunternehmen enthalten mittlere Zeitangaben, für deren Einhaltung keine Gewähr übernommen werden kann. Die Unternehmen behalten sich das Recht vor, selbst zu entscheiden, ob Wetter und sonstige Bedingungen für die planmäßige Ausführung eines Fluges gegeben sind, ob insbesondere Start- und Ankunftszeiten geändert oder ob ein Start oder eine Landung zu einem bestimmten Zeitpunkt oder an einem bestimmten Ort ganz unterbleiben müssen."

---

22) RGBl 1933 I, 1079.
23) Denkschrift, S. 41.
24) Goedhuis, S. 154 ff.; von Rieben, Die Haftung des Luftfrachtführers nach dem WA, S. 14.
25) Riese, Besprechung von Goedhuis, ArchLR 1934, 48.
26) Goedhuis, S. 158.
27) Riese, ArchLR 1934, 46.
28) Denkschrift, S. 40.

Eine solche Erklärung, die die Haftung für „normale Verspätung" ausschließt, ist zweifellos zulässig.[29]) Eine Verspätungshaftung findet dann nur bei außergewöhnlicher Verspätung statt, wobei dem Luftfrachtführer noch der Exkulpationsbeweis offen steht.[30])

Haftpflichtig ist der Luftfrachtführer, d. h. der Luftfahrtunternehmer. Er haftet nicht, wenn er beweist, daß

> „er und seine Leute alle erforderlichen Maßnahmen zur Verhütung des Schadens getroffen haben oder daß sie diese Maßnahmen nicht treffen konnten." (Art. 20).

Bei der Gepäckbeförderung haftet er ferner nicht, wenn er beweist, daß der Schaden nur durch fehlerhafte Lenkung, Führung oder Navigation des Luftfahrzeugs entstanden ist (Art. 20 II), durch sog. nautisches Verschulden.[31]) Diese Umkehrung der Beweislast ist gerade im Luftverkehr für den Passagier besonders wichtig, weil seine Haftpflichtansprüche sonst meist an einem Beweisnotstand scheitern müßten; um ein Verschulden des Luftfahrtunternehmens zu beweisen, wird es ihm meist an dem nötigen Einblick in die internen Verhältnisse eines solchen Betriebes fehlen; außerdem ist bei Unfällen das Flugzeug oft völlig zerstört und so jede Möglichkeit einer Beweisführung ausgeschlossen.

Bei mitwirkendem Verschulden des Geschädigten „kann das Gericht nach Maßgabe seines heimischen Rechts entscheiden, daß der Luftfrachtführer nicht oder nur in vermindertem Umfang zum Schadensersatz verpflichtet ist" (Art. 21). Daß über diesen Punkt keine materielle, sondern nur eine Kollisionsnorm aufgestellt wurde, erklärt sich aus der Rücksichtnahme auf das englische Recht, das bei contributory negligence keine Schadensteilung wie nach § 254 BGB kennt, sondern in diesem Fall die Haftung überhaupt wegfallen läßt (wie § 25 des Pr. EisbG von 1838!).

Auch im WA ist die Haftung durch Höchstsätze begrenzt. Sie betragen pro Person:[32]) bei Personenschäden 125 000 (alte) frz. francs = 20 000 RM;[33])

bei Schäden am aufgegebenen Reisegepäck 250 fr. = 40 RM pro kg;

bei Schäden an den Gegenständen, die der Fluggast in seiner Obhut behält (Handgepäck, Bekleidung, Tascheninhalt) 5 000 fr. = 800 RM.

---

29) Riese, aaO., S. 48; Kan, ArchLR 1937, 179.
30) Goedhuis, S. 168.
31) Gegensatz: „kommerzielles Verschulden".
32) Nicht pro Unfall (wie im LVG)! Damit hat die Tatsache, ob das Flugzeug voll oder wenig besetzt war, keinen Einfluß mehr auf die Höhe des Schadensersatzes.
33) Die deutschen Beträge errechnen sich nach der Gleichung 100 Frcs. = 16 RM (Durchführungsgesetz § 2). Der RMdJ kann einen anderen Umrechnungssatz vorschreiben. Eine Aenderung infolge der Abwertung des Franken seit Oktober 1936 ist jedoch noch nicht erfolgt.

Eine Beschädigung von Gepäck muß der Empfänger unverzüglich nach Entdeckung des Schadens, spätestens 3 Tage nach der Annahme, dem Luftfrachtführer anzeigen, widrigenfalls er seine Ansprüche verliert (Art. 26). Für sämtliche Ersatzklagen besteht eine Ausschlußfrist von 2 Jahren.

Auf die Haftungsbeschränkungen des WA kann sich der Luftfrachtführer nicht berufen, wenn er einen Reisenden oder Gepäck angenommen hat, ohne Flug- oder Gepäckschein auszustellen, oder wenn der Gepäckschein gewisse vorgeschriebene Angaben nicht enthält (Art. 3 II, 4 IV), eine Bestimmung, deren Härte vielfach angegriffen worden ist.[34]) Die Bestimmung soll nicht bedeuten, daß der Luftfrachtführer dann nach Landesrecht haftet, vielmehr bleibt er dem WA unterworfen und geht nur der darin vorgesehenen Haftungsbeschränkungen verlustig.[35])

Jede über das WA hinausgehende Haftung, also die Gefährdungshaftung des LVG sowie eine weitergehende vertragliche oder deliktische Haftung wird durch Art. 24 ausgeschlossen. Eine weitergehende deliktische Haftung findet nach Art. 25 nur dann statt, wenn der Luftfrachtführer oder einer seiner Leute in Ausführung ihrer Verrichtungen den Schaden vorsätzlich oder durch eine Fahrlässigkeit herbeigeführt haben, die nach dem Recht des angerufenen Gerichts dem Vorsatz gleichsteht.[36]) Eine nähere Bestimmung des Begriffs der dem Vorsatz gleichzustellenden Fahrlässigkeit ist im deutschen Durchführungsgesetz leider nicht erfolgt; soviel ist sicher, daß bei nur leicht fahrlässiger Verursachung die deliktische Haftung noch nicht eintritt, während ja im Geltungsbereich der Erfolgshaftung des LVG jedes Verschulden genügt, um die unbegrenzte Deliktshaftung herbeizuführen. Selbst bei grober Fahrlässigkeit wird man die Deliktshaftung nicht ohne weiteres zulassen, da im deutschen Recht die grobe Fahrlässigkeit dem Vorsatz eben nicht allgemein gleichgestellt ist; eine solche Bestimmung wurde auch im Durchführungsgesetz absichtlich nicht getroffen, da sie zu streng wäre, um dem Geist des WA gerecht zu werden.[37]) „Inwieweit in Deutschland grobe Fahrlässigkeit den Fortfall der Haftungsbeschränkung zur Folge hat, soll der Entscheidung der Gerichte überlassen bleiben,

---

34) Döring ArchLR 1935, 10; Wüstendörfer ArchLR 1931, 220; Riese Arch LR 1934, 47.

35) Riese, aaO.; Goedhuis, S. 144.

36) Die eigenartige Fassung ist auch hier aus der Rücksichtnahme auf das englische Recht zu erklären; die englische Fassung spricht von wilful misconduct.

37) Pfundtner-Neubert, Luftverkehr 2, S. 3. Ebenso Wüstendörfer ArchLR 1931, 221; Döring ArchLR 1935, 5. Münster DJZ 1936, 291 stellt (ohne Begründung) die grobe Fahrlässigkeit dem Vorsatz gleich, ebenso Koffka-Bodenstein-Koffka, S. 334; Danielcik VR 1937, 124.

die dabei der Lage des Einzelfalls Rechnung tragen können." [38]) Da hierdurch die Rechtsunsicherheit durchaus nicht behoben ist, schlägt Döring [39]) vor, die unbeschränkte Haftung überhaupt nur bei eigenem Vorsatz des Luftfrachtführers eintreten zu lassen, eine Lösung, die sowohl dem Wortlaut wie dem Zweck des Gesetzes gerecht wird: dem Wortlaut, da eben nach deutschem Recht kein Grad der Fahrlässigkeit allgemein dem Vorsatz gleichgestellt ist, und dem Zweck, denn dieser ist Beschränkung der Haftung und Rechtssicherheit.[40]) — In den Fällen des Vorsatzes (und den gleichzustellenden) ist die Höhe der Haftung nicht begrenzt; ihr Umfang richtet sich nach den §§ 842 ff. BGB (Durchführungsgesetz § 1).

Eine vertragliche Ausschließung der Haftung des WA ist unwirksam; der Beförderungsvertrag ist entgegen § 139 BGB trotzdem gültig und unterliegt dem WA (Art. 23).

2. Die Beförderungsbedingungen der Iata. Bereits vor Inkrafttreten des WA wurden auf der Antwerpener Konferenz September 1930 von den der International Air Traffic Association (Iata) angehörenden Luftverkehrsgesellschaften (dazu gehört auch die DLH) Beförderungsbedingungen vereinbart, die den Grundsätzen des WA entsprachen, jedoch auch für die innerstaatlichen Beförderungen Geltung haben sollten. Diese „Allgemeinen Beförderungsbedingungen für den Luft-Personen- und Gepäckverkehr", von denen schon mehrfach die Rede war, wurden von der DLH im Februar 1933 eingeführt. Die Grundsätze des WA gelten also über seinen eigentlichen Bereich und über die völkerrechtlichen Verpflichtungen Deutschlands hinaus auch für den innerstaatlichen Verkehr der DLH. Jedoch sind für diesen Verkehr nicht alle Bestimmungen des WA rezipiert, so wird z. B. im innerstaatlichen Verkehr nicht für Verspätungsschaden gehaftet (Art. 19 § 1 II); ferner gilt nicht die zweijährige Ausschlußfrist für die Schadensersatzansprüche (Art. 23).

Jede über diese Regelung hinausgehende Haftung wird in den Beförderungsbedingungen der Iata (Art. 18 § 5) durch eine ausführliche Freizeichnungsklausel ausgeschlossen:

> „Soweit eine Haftung in diesen Beförderungsbedingungen nicht ausdrücklich übernommen ist, ist jede Haftung der Luftfahrtunternehmen, ihrer Angestellten und derjenigen Personen und Unternehmen, deren sie sich zur Erfüllung ihrer Verbindlichkeiten bedienen, sowie der Agenturen ausgeschlossen. Der

38) Denkschrift, S. 46.

39) ArchLR 1935, 5.

40) A. A. Riese, ArchLR 1934, 50, der auch die grobe Fahrlässigkeit einbezogen wissen will, „wobei freilich Sorge zu tragen sein wird, daß nur wirklich besonders schweres Verschulden als grobe Fahrlässigkeit angesehen werden darf".

Fluggast verzichtet auf eine weitergehende Haftung ausdrücklich für sich und alle Personen, die aus einem Unfall oder Schaden, der ihn, sein Reisegepäck oder die von ihm sonst mitgeführten Gegenstände betrifft, Rechte herleiten können. Dies gilt in gleicher Weise für unmittelbare und mittelbare Schäden und für alle Ansprüche, gleichviel, aus welchem Rechtsgrunde sie hergeleitet werden, und ob der Unfall oder Schaden unmittelbar oder mittelbar im Zusammenhang mit der Beförderung, insbesondere auch auf dem Wege zum oder vom Flughafen entstanden ist. Jede Annahme von Fluggästen und Reisegepäck erfolgt nur mit dieser Maßgabe."

Diese Beförderungsbedingungen gelten auch für den Rundflugverkehr der DLH. Bei Vercharterung von Flugzeugen pflegen naturgemäß im Chartervertrag besondere Bedingungen vereinbart zu werden; diese Verträge, die auch im Personenverkehr von zunehmender Häufigkeit und Bedeutung sind,[41]) interessieren hier nicht, da sie nicht eine Beförderung, sondern die Ueberlassung eines Flugzeugs zum Gegenstand haben.[42])

Die DLH hat überdies trotz der neuen Haftpflichtbestimmungen die Unfallversicherung zugunsten ihrer Fluggäste auf Kosten der DLH beibehalten.

Die Haftung der Deutschen Zeppelin-Reederei, die der Iata nicht angehört, ist die des WA; auch die DZR hat dessen Haftungsgrundsätze freiwillig auf ihren gesamten, also auch den innerstaatlichen Verkehr ausgedehnt. Vor der Haftung für Verspätungsschaden bewahrt sie sich verständlicherweise dadurch, daß sie jede Verantwortung für Verspätung ablehnt und sich das Recht vorbehält, Aenderungen in Fahrzeit und Aufenthalten usw. eintreten zu lassen, ohne daß die Reisenden daraus Ansprüche auf Rückzahlung des Fahrgelds oder auf Schadensersatz herleiten können (§ 14 der Beförderungsbedingungen).

c) Reform der Haftpflicht.

Wir haben also gegenwärtig im gesamten Linienverkehr sowie im nichtlinienmäßigen Verkehr der DLH eine Verschuldenshaftung

---

41) Kaiser, S. 32, erwähnt die öfters durchgeführte Charterung des Luftschiffs „Graf Zeppelin" für Vergnügungsfahrten durch gesellschaftliche Vereinigungen und zählt ferner auf die Charterung zu Reklame- und Propagandazwecken und zur Durchführung von Verkehrslinien für saisonmäßige Bedarfsfälle wie Bäder- und Messedienst usw.

42) Daher unterliegt eine internationale Vercharterung (über die Grenzen Deutschlands hinaus) nicht dem WA, da sie keine „internationale Beförderung" darstellt; ebenso Caspers, S. 42; Kaiser, S. 92 f. Ein über die Grenzen Deutschlands hinausgehender Taxiverkehr (kein Charterungs-, sondern Personenbeförderungsvertrag!) fällt jedoch unter das WA, da dieses sich nicht auf den Linienverkehr beschränkt.

mit umgekehrter Beweislast. Die kleineren Luftverkehrsgesellschaften bedienen sich dagegen nach wie vor der totalen Freizeichnungsklausel. Deren Anwendungsgebiet ist nicht etwa zu unterschätzen; im Jahre 1936 wurden von 6 privaten Luftfahrtunternehmen (d. h. ohne DLH und Deruluft) fast 10 000 Flüge mit über 27 000 beförderten Personen ausgeführt, wovon der größte Teil auf Rundflüge entfällt, der Rest auf Flüge mit verschiedenem Abflug- und Landeplatz.[43]) Das beste wäre, wenn die Grundsätze des WA auch für diesen Verkehr Geltung erlangen würden. Darauf, sie in das neue LVG einzubauen und so auch für den gesamten innerstaatlichen Luftverkehr zur Geltung zu bringen, hat man jedoch vorläufig verzichtet, „um zunächst die Brauchbarkeit der neuen Regeln für die Praxis zu erproben".[44]) Eine unveränderte Uebernahme des WA in die staatliche Gesetzgebung für innerstaatliche Beförderungen ist z. B. in Griechenland erfolgt, ähnlich wie Deutschland die Grundsätze des 2. (Römischen) Abkommens über die Sicherungsbeschlagnahme von Luftfahrzeugen in seine nationale Gesetzgebung überführt hat. Eine unveränderte Uebernahme des WA empfiehlt sich dagegen nicht, da gewisse Bestimmungen dieses Abkommens sich für die nationale Regelung nicht eignen, so die Haftung für Verspätungsschaden und die zu umständliche Regelung der Beförderungsurkunden.[45]) Ferner müßten die Lücken, die das WA wegen der Schwierigkeit internationaler Rechtsvereinheitlichung offen lassen mußte, durch die deutsche Gesetzgebung ausgefüllt werden. Da aber das WA in den nächsten Jahren revidiert werden soll, ist es ratsam, dieser Neuregelung nicht vorzugreifen und zunächst abzuwarten, wie sich das WA bewährt und ob eine Aenderung in der Richtung der deutschen Wünsche erfolgt.

Vorläufig besteht also nach wie vor die Tatsache, daß wir im LVG eine Gefährdungshaftung haben, die gegenüber den Insassen praktisch zu völliger Bedeutungslosigkeit verurteilt ist, da sie überhaupt nicht angewendet wird: entweder es gilt Verschuldenshaftung gemäß den Beförderungsbedingungen der Iata auf der Grundlage des WA, oder es gilt völlige Freizeichnung. Eine Gefährdungshaftung wäre auch im Luftverkehr aus denselben Gründen wie bei den anderen Verkehrsarten am gerechtesten: der Fahrgast ist auf die Beförderung durch einen anderen angewiesen, er hat keinen Einfluß auf dessen Betrieb und die Sicherheit der Beförderung. Die Gefährdungshaftung des LVG wäre allerdings zu mildern in der Weise, daß die Haftungsausschließungsgründe den anderen Fällen der Gefährdungshaftung anzupassen wären; denn eine unterschiedliche Ge-

43) NfL 1937, 670. Zum Vergleich Zahl der Linienflüge 1936: rund 31 000 mit 286 000 beförderten Personen.
44) Pfundtner-Neubert, Luftverkehr 2, S. 2.
45) Oppikofer, ZADR 1935, 818.

staltung der Haftung nach dem Grade der Betriebsgefahr entbehrt heute der Berechtigung: für die Wahl des Verkehrsmittels im einzelnen Fall ist nicht mehr ausschlaggebend der Gesichtspunkt der Betriebsgefahr, sondern die größere Schnelligkeit und Bequemlichkeit und die Kostenfrage.[46])

Die Frage der Haftpflichtreform im Luftrecht wird jedoch maßgeblich beeinflußt durch den Umstand, daß wir hier eine internationale Regelung von größter Bedeutung haben, die nun einmal nicht vom Gefährdungs-, sondern vom Verschuldensprinzip ausgeht. Und gerade beim Luftverkehr, dessen eigentliche Domäne der internationale Verkehr ist, ist eine einheitliche internationale Regelung von solcher Bedeutung, daß man dafür eine Verschiedenheit im innerstaatlichen Recht in Kauf nehmen kann; übrigens ist diese Verschiedenheit bei der immerhin geringen Zahl der Flugunfälle und bei dem stets gegebenen Unfallversicherungsschutz praktisch nicht von großer Bedeutung.

Im Luftverkehr ist also das Abgehen von der Gefährdungshaftung und der Einbau der revidierten Grundsätze des WA in die nationale Gesetzgebung in den oben gezeigten Grenzen zu befürworten; die Abschaffung der Gefährdungshaftung gegenüber Fluggästen und Ladungsbeteiligten hat auch der Luftrechtsausschuß der Akademie für Deutsches Recht gefordert;[47]) ebenso Münster.[48])

d) Ausländische Haftpflichtbestimmungen.

Das WA ist von allen im Luftverkehr eine Rolle spielenden Staaten ratifiziert worden. Daneben bestehen in fast allen Ländern staatliche Gesetze, die die Luftfahrt regeln, soweit sie nicht dem WA unterworfen ist. Eine Uebernahme des WA für sämtliche Beförderungen, auch die innerstaatlichen, ist, wie oben erwähnt, in Griechenland erfolgt. Aehnlich ist **Hollands** G über Luftbeförderungen[49]) fast ganz dem WA angepaßt, das auch von Holland ratifiziert worden ist und dessen Geltungsbereich durch das holländische G nicht berührt wird; der wichtigste Unterschied ist der, daß die nach dem WA unabdingbare Haftung für Verspätungsschäden (offenbar eine Fehlgeburt!) nach dem holländischen G (Art. 28) ausgeschlossen werden kann. Schließlich hat **England** im Carriage by Air Act,[50]) der die Uebernahme des WA in das englische Recht enthält, vorgesehen, daß durch order in council die Grundsätze des WA auch auf die innerstaatliche Luftbeförderung ausgedehnt werden

46) Römer ZADR 1937, 307.
47) Oppikofer ZADR 1936, 818.
48) DJZ 1936, 292.
49) Vom 10. 9. 1936, Niederländisches Staatsblatt Nr. 523; deutsch in Arch LR 1937, 183; dazu Kan, Privatrechtliche Regelung des Lufttransportrechts in Holland, ArchLR 1937, 177.
50) Von 1932, 22/23 Geo, V. c, 36.

können, was allerdings bisher nicht geschehen ist. Vielmehr finden, soweit nicht der Carriage by Air Act, also das WA, gilt, die Sätze des allgemeinen Transportrechts Anwendung,[51]) also Verschuldenshaftung für Personenschäden[52]) und nur bezüglich des Gepäcks die strenge Haftung des common carrier, soweit dessen Rechtsstellung nicht ausgeschlossen ist (s. o. S. 122). Freizeichnung wird als zulässig angesehen;[53]) doch bindet eine solche Vereinbarung nicht die Hinterbliebenen des Getöteten, die nach Lord Campbell's Act Ansprüche haben.[54])

In **Frankreich** besteht ein LuftverkehrsG,[55]) das für beförderte Güter eine Gefährdungshaftung festsetzt, die unabhängig vom Verschulden ist, jedoch die höhere Gewalt ausnimmt (Art. 41). Die Haftung für Personenschäden richtet sich nach dem code civil (s. o. S. 99 f.).[56]) Freizeichnung ist in weitgehendem Umfange zulässig, auch bezüglich der Personenschäden: die Haftung für Luftgefahr (risque de l'air) und für Verschulden der an Bord mit der Führung beauftragten Personen kann ausgeschlossen werden (was regelmäßig geschieht),[57]) nicht dagegen die Haftung für eigenes Verschulden des Beförderers.[58])

Die strengste luftrechtliche Haftung ist die des **sowjetrussischen** „Luftkodex";[59]) sie geht insofern über die Haftung des deutschen LVG hinaus, als nicht jedes mitwirkende Verschulden berücksichtigt wird, sondern nur Vorsatz und grobe Fahrlässigkeit des Verletzten (Art. 78), während in allen anderen Ländern jedes mitwirkende Verschulden des Verletzten auf die Haftung von Einfluß ist. Jede dieser Regelung entgegenstehende Vereinbarung gilt als nicht getroffen (Art. 85).

---

51) Eine besondere Gefährdungshaftung besteht nur gegenüber unbeteiligten Dritten: Air Navigation Act vom 23. 12. 1920, 10/11 Geo. V. c. 80, s. 9; deutsch in NfL 1921, 317.

52) Wobei bezüglich der Sorgfaltspflicht des carriers ein besonders hoher Maßstab anzulegen ist, Stephen's Commentaries S. 324.

53) Urteil der King's Bench Division vom 10./11. 4. 1933 Aslan v. Imperial Airways Ltd., deutsch in ArchLR 1933, 265.

54) Fatal Accidents Act vom 26. 8. 1846, 9./10. Vict. c. 93, genannt Lord Campbell's Act; Abdruck und Uebersetzung bei Jannott S. 84 ff.; dazu Grein v. Imperial Airways Ltd., Urteil des Court of Appeal vom 13. 7. 1936, deutsch in ArchLR 1936, 262 ff. (269).

55) Vom 31. 5. 1924, deutsch in NfL 1924, 273, 281, 289.

56) Näheres s. Tissot, De la Responsabilité en matière de Navigation aérienne, S. 94 ff.

57) S. Urteil des Kassationshofes vom 18. 1. 1937, in ArchLR 1937, 215; Urteil der Cour d'Appel in Lyon vom 14. 1. 1937 in HansRGZ 1937, 347.

58) Artt. 42, 43, 48 des G vom 31. 5. 1924.

59) Vom 7. 8. 1935, Kap. IX; deutsch in ArchLR 1936, 38 und NfL 1936, 374; dazu Teichmüller in Zeitschrift für osteuropäisches Recht, N.F. 2. Jhg., S. 365.

Eine der strengen deutschen Haftung entsprechende reine Erfolgshaftung besteht ferner in der **Schweiz,**[60]) der **Tschechoslowakei**[61]) und **Ungarn;**[62]) in allen drei Ländern ist jedoch die Freizeichnung gestattet.[63])

Dagegen haftet in **Oesterreich** der Luftfahrzeughalter bei Schäden an beförderten Personen und Sachen nur nach bürgerlichem Recht, also bei Verschulden; die Gefährdungshaftung des Kraftfahrzeug-Haftpflichtgesetzes,[64]) die auch auf Motorluftfahrzeuge anzuwenden ist,[65]) ist gegenüber beförderten Personen oder Sachen ausdrücklich ausgeschlossen. Freizeichnung ist verboten.[66])

Auch in **Italien**[67]) findet die Verschuldenshaftung des bürgerlichen Rechts Anwendung; Freizeichnung ist verboten.

In **Polen**[68]) wiederum ist die Haftung besonders geregelt: Für Personenschäden besteht eine Verschuldenshaftung, aber mit umgekehrter Beweislast: die Haftung tritt nicht ein, wenn die haftenden Personen nachweisen,

> „daß der Schaden entweder durch höhere Gewalt oder durch Verschulden des Geschädigten selbst entstanden ist oder daß sie alle nur möglichen Maßnahmen zur Vermeidung des Schadensfalles getroffen haben" (Art. 60).

Die Freizeichnung ist bei Personenschäden verboten (Art. 61 II). Bei Verlust oder Beschädigung von Gepäck gilt eine Gefährdungshaftung, die bei Verschulden des Absenders und bei höherer Gewalt ausgeschlossen ist (Art. 64). Die Haftung ist durch Höchstsummen begrenzt (Artt. 61, 65).

D. Schiffsverkehr.

I. Seeschiffahrt.

1. Der Seebeförderungsvertrag.

Der Seebeförderungsvertrag ist ein Werkvertrag wie jeder andere Beförderungsvertrag. Bei ihm treten zwar die Nebenleistun-

60) Art. 26 des Bundesratsbeschlusses vom 27. 1. 1920 betr. die Ordnung des Luftverkehrs in der Schweiz, Eidgenössische Gesetzsammlung S. 171; NfL 1921, 605.
61) §§ 29 ff. des tschechischen LVG vom 8. 7. 1925, deutsch in NfL 1925, 497, 511, 521.
62) § 19 der Ungarischen VO betr. den Luftverkehr vom 30. 12. 1922, deutsch in NfL 1923, 62, 74, 98.
63) Schweiz: s. Schreiber ZLR I, 36; Tschechoslowakei: § 39; Ungarn: § 19 II.
64) Vom 9. 8. 1908, RGBl Nr. 162.
65) § 17 des G betr. die vorläufige Regelung der Luftfahrt vom 10. 12. 1919, StGBl Nr. 578, geändert durch die Luftfahrtgesetznovelle vom 4. 6. 1935, BGBl Nr. 208, S. 826 (NfL 1935, 638; 1937, 708).
66) Münster DJZ 1936, 290.
67) Dekret betr. die Luftfahrt vom 20. 8. 1923, deutsch in NfL 1924, 241, 249.
68) VO vom 14. 3. 1928, Artt. 59 ff., deutsch in NfL 1928, 697.

gen des Beförderers stärker in den Vordergrund als bei anderen Verkehrsarten, nämlich die Unterbringung in Kajüten, die Beköstigung, die Bedienung; aber diese miet-, kauf-, dienstvertraglichen Elemente bleiben untergeordnete Nebenleistungen: den Hauptvertragsinhalt bildet die Beförderung.

Der Seebeförderungsvertrag wird vom HGB (Ueberschrift des 5. Abschnitts des 4. Buches) „Frachtgeschäft zur Beförderung von Reisenden" genannt; diese Bezeichnung widerspricht dem Sprachgebrauch, der unter Frachtgeschäft nur eine Güterbeförderung versteht. Der Seebeförderer wird Verfrachter genannt. — Der Seebeförderungsvertrag wird ferner vom HGB in Uebereinstimmung mit der Praxis „Ueberfahrtvertrag" genannt;[1]) die Bezeichnung bedeutet nach ihrer wörtlichen Bedeutung eigentlich nur die überseeische Beförderung, umfaßt aber jede Personenbeförderung zur See, auch in der Küstenfahrt.

Der Seebeförderungsvertrag unterliegt als Werkvertrag dem BGB und, da er stets Handelsgeschäft ist, den allgemeinen Bestimmungen über Handelsgeschäfte des HGB. Eine spezielle Regelung findet sich in den §§ 664—678 HGB „Frachtgeschäft zur Beförderung von Reisenden". Die Regelung ist nur unvollständig. Eine große Rolle spielen auch in der Schiffahrt wie in allen Verkehrszweigen die Beförderungs- oder Ueberfahrtsbedingungen der Schiffahrtsgesellschaften; sie enthalten meist die Klausel „Durch Annahme des Beförderungsvertrages erklärt sich der Reisende mit den Beförderungsbedingungen der Schiffahrtsgesellschaft einverstanden" (Hamburg-Amerika-Linie) o. ä. Die Tarife sind, im Gegensatz zu allen anderen Verkehrsarten, keiner behördlichen Genehmigung unterworfen.

2. Kontrahierungszwang.

Ein Kontrahierungszwang besteht im Seerecht nicht;[2]) es existiert keinerlei Bestimmung, aus der er abgeleitet werden könnte. Auch findet keine Konzessionierung statt, aus der sich ein Kontrahierungszwang ergeben könnte.

Ein Beförderungszwang besteht nur in einem einzelnen Fall: der Schiffer ist verpflichtet, in der Fremde befindliche Seeleute auf Anweisung des Seemannsamtes gegen Entschädigung heimzuschaffen, wenn sie hilfsbedürftig oder wegen einer strafbaren Handlung den deutschen Behörden auszuliefern sind (G, betr. die Verpflichtung der Kauffahrteischiffe zur Mitnahme heimzuschaffender Seeleute vom 2. 6. 1902).[3]) Ein Ueberfahrtsvertrag kommt hier aber nicht zustande.[4])

---

1) Vielfach wird auch von „Passage" gesprochen.
2) Ebenso Schaps-Mittelstein-Sebba, S. 574.
3) RGBl 212.
4) Grapengeter, Der Ueberfahrtsvertrag, 1917, S. 32.

3. Vertragsschluß.

Das im folgenden geschilderte Recht ist im allgemeinen das Recht der Beförderungsbedingungen der großen Reedereien im Ueberseeverkehr (Hamburg-Amerika-Linie, Norddeutscher Lloyd, Deutsche Afrika-Linien). Da die Bedingungen sich in der Regel untereinander gleichen, ist auf eine Zitierung im einzelnen verzichtet.

Der Vertragsschluß ist formlos. Der Reisende erhält bei Vertragsschluß erst einen Empfangsschein über die erfolgte Zahlung, der erst vor der Abfahrt im Einschiffungshafen gegen die eigentliche Fahrkarte (Schiffskarte) umgetauscht wird. Empfangsscheine und Fahrkarten dürfen nur persönlich benutzt und können wie im Luftrecht und im Gegensatz zum Eisenbahnrecht ohne Genehmigung der Gesellschaft auf keinen anderen Reisenden übertragen werden (so auch HGB § 664).

Bis zum Antritt der Reise hat der Reisende ein freies Rücktrittrecht; er hat alsdann nur das halbe Ueberfahrtsgeld zu zahlen (§ 667), die sog. Fautfracht.[5]) Dasselbe gilt, wenn er stirbt oder durch Krankheit oder einen anderen in seiner Person liegenden Grund zurückzubleiben genötigt ist.[6]) Erfolgt der Rücktritt so rechtzeitig, daß der Platz anderweitig verkauft werden kann, so sind die Gesellschaften im allgemeinen bereit, das bezahlte Geld ohne Abzug auf eine spätere Reise innerhalb desselben Jahres zu übertragen; bei völliger Aufgabe der Reise sind 10% des Fahrgelds verfallen. Die Fautfracht wird also nur einbehalten, wenn die Abmeldung oder Versäumnis der Reise so erfolgt, daß der Platz nicht anderweitig verkauft werden kann. — Ein Rücktrittsrecht des Verfrachters ist gegeben, wenn ein Frachtdampfer nebenbei Personen befördert und die Fahrt unterbleiben muß, weil die Güter ohne Verschulden des Verfrachters nicht befördert werden können (§ 669 II); in diesem Falle ist keiner der Vertragsteile zu einer Zahlung verpflichtet.

Besondere Bestimmungen gelten für Auswanderer. Sie dürfen nur auf Grund eines schriftlichen Vertrages befördert werden (§ 22 AuswG). Der Beförderungspreis darf nicht erst am Bestimmungsorte zahlbar sein. Verboten ist die Beförderung von Wehrpflichtigen u. a. (§ 23; s. o. S. 79); zur Verhinderung solcher Auswanderung hat die Polizei ein Recht zum Einschreiten gegen Auswanderer und Unternehmer. — Soweit die Auswanderungsgesetzgebung nicht besondere Normen aufstellt, findet auch auf die Auswandererbeförderung das HGB Anwendung.

---

5) Versäumt er es, ohne den Rücktritt zu erklären, sich rechtzeitig an Bord zu begeben, so muß er voll zahlen.

6) Eine gleiche Bestimmung findet sich im italienischen codice de commercio, art. 583; nach dem spanischen código de comercio, Art. 696, ermäßigt sich die Fracht nur bei Tod des Passagiers auf die Hälfte.

4. Gepäck.

Auch in der Seebeförderung ist Hand- und Reisegepäck zu unterscheiden. Jedoch wird hier auch über das Reisegepäck abweichend von den anderen Beförderungsarten kein besonderer Vertrag geschlossen. Bei der Seebeförderung ist die Beförderung von Gepäck vielmehr so wesentlich, daß sie zu den Pflichten des Beförderers aus dem Beförderungsvertrage gehört, ohne daß ein besonderer Frachtvertrag zustandekäme. Daher erfolgt auch die Beförderung von Reisegepäck im Zweifel unentgeltlich (§ 672 HGB). In der Regel werden bis 100 kg (Deutsche Afrika-Linien bis 1 cbm) frei befördert (außer dem kleinen Handgepäck), Mehrgepäck gegen besondere Vergütung.

Zur Beförderung als Reisegepäck werden nur Gegenstände des persönlichen Gebrauchs des Reisenden angenommen. Geld, Wertpapiere und sonstige Wertgegenstände sollen sich nicht im Reisegepäck befinden; sie können dem Zahlmeister zur Aufbewahrung während der Fahrt abgegeben werden. Umzugsgut, Haushaltsgerät, Kaufmannsgüter usw. können nicht als Reisegepäck, sondern nur als Frachtgut auf Grund eines besonderen Frachtvertrages befördert werden. Die Unterbringung des Reisegepäcks erfolgt z. T. in der Kabine, im übrigen im Gepäckraum.

An den gesamten Sachen des Reisenden hat der Beförderer ein Pfandrecht wegen des Ueberfahrtgeldes (§ 674); es besteht nur solange, als die Sachen zurückbehalten oder hinterlegt sind. Eine große Rolle spielt dieses Pfandrecht nicht, da das Ueberfahrtsgeld im voraus bezahlt zu werden pflegt.

5. Haftung.

a) Haftung für Personenschäden.

Die Haftung für Personenschäden ist im HGB nicht geregelt; sie bestimmt sich ausschließlich nach BGB. Danach bestehen, wie überall, vertragliche und deliktische Schadenersatzansprüche. Der Beförderer haftet als Reeder mit Schiff und Fracht für den Schaden, den eine Person der Schiffsbesatzung durch ihr Verschulden in Ausführung ihrer Dienstvorrichtungen einem Dritten zufügt (§ 485 HGB). Diese Haftung des Reeders für fremdes Verschulden, das der Reisende beweisen muß, kann nicht durch Exkulpationsbeweis ausgeschlossen werden. Daneben kann der Reeder auf Grund eigenen Verschuldens nach § 831 BGB in Anspruch genommen werden; in diesem Fall haftet er ohne Beschränkung auf Schiff und Fracht, jedoch mit der Möglichkeit des Exkulpationsbeweises; so das RG in RGZ 151, 296 f. unter Aufgabe der früheren Meinung.[7]) — Ist der Beförderer nicht gleichzeitig Reeder, so haftet er vertraglich nach

7) RGZ 116, 213 = EE 46, 403; dazu Nord EE 46, 250.

§ 278 für seine Erfüllungsgehilfen, deliktisch nach § 831 mit Exkulpationsmöglichkeit. Neben dem Beförderer haftet der Schuldige selbst, insbes. der Schiffer (Kapitän), wenn ihm Verschulden zur Last fällt (§§ 511 ff. HGB). Handelte der Schiffer auf Anweisung des Reeders, so haften beide.

Ist der Beförderer, wie in der Regel, gleichzeitig Reeder, d. h. befördert er mit eigenem Schiffe, so haftet er nur beschränkt mit Schiff und Fracht (§ 486 HGB), es sei denn, daß ihn ein Verschulden trifft.

Durch die Rechtsprechung ist auch hier, ebenso wie bei Kraftwagenunfällen, die Beweislast bei vertraglichen Ansprüchen zugunsten des Reisenden umgekehrt worden. Den Verfrachter trifft die Verpflichtung, den Reisenden unbeschädigt an das Reiseziel zu schaffen; bei Verletzung dieser Verpflichtung haftet er, wenn er nicht beweist, daß die Unmöglichkeit der vertragsmäßigen Erfüllung nicht die Folge eines von ihm zu vertretenden Umstandes sei (§ 282 BGB).[8]) In RGZ 124, 49[9]) wird dieser Grundsatz der Beweislastverteilung vermengt mit dem des prima-facie-Beweises: in vielen Fällen wird sich schon aus der Tatsache der Verletzung einer Person „der Schluß rechtfertigen, daß eine Vernachlässigung der dem Beförderungsunternehmer pflichtmäßig obliegenden Sorgfalt vorliege. In solchem Falle ist der erste Anschein eines Verschuldens des Unternehmers gegeben und es muß diesem, der den Beförderungsvorgängen nachzugehen vermag, überlassen bleiben, diesen Beweis des ersten Anscheins zu entkräften." M. E. ist die Heranziehung des prima-facie-Beweises (durch den eine Umkehrung der Beweislast nicht eintritt!) bei vertraglichen Ansprüchen überflüssig und der Anwendung des § 282 BGB der Vorzug zu geben. Das Ergebnis ist praktisch meist das gleiche.

Eine weitere Rechtsprechung des RG ist hier zu erwähnen. Handelt ein Schiff gesetzlichen Vorschriften zuwider, z. B. durch falsches Fahren, und erfolgt dabei ein Schiffszusammenstoß, so wird das Zuwiderhandeln gegen diese Vorschriften ohne weiteren Beweis als kausal für den Schaden angesehen.[10])

b) Haftung für Sachschäden.

Die Haftung für Handgepäck ist dieselbe Verschuldenshaftung wie die für Personenschäden. Eine Haftung für Handgepäck und andere Sachen, die der Reisende bei sich führt, nach den Grundsätzen der Gastwirtshaftung §§ 701 ff. BGB findet nicht statt. Wenn

8) RG in HansGZ 1903, 90. Dagegen Schaps-Mittelstein-Sebba, S. 576.
9) = EE 50, 85 = JW 1929, 2052.
10) RGZ 10, 14; 21, 109; 31, 64.

ich diese Frage hier anders entscheide als beim Schlafwagen, während sie sonst immer einheitlich bejaht oder verneint wird,[11]) so hat dies seine Berechtigung darin, daß die Verhältnisse im Schlafwagen und auf dem Ozeandampfer doch wesentlich verschieden sind. Der Grund der Gastwirtshaftung, nämlich der stetige Wechsel der Gäste und die damit verbundene geringe Kontrollmöglichkeit, liegt beim Schlafwagen im stärksten Maße vor, da dort niemand länger als eine Nacht bleibt; dagegen ist dieser Wechsel auf Dampfern nicht so stark, weil dort die Fahrten Tage, Wochen, sogar Monate dauern. Und vor allem steht auf dem Dampfer die Beherbergung nicht so im Vordergrund, wie es im Schlafwagen der Fall ist; dort verlangt der Reisende von der Mitropa nichts als die Beherbergung, hier beim Dampfer steht die Beförderung doch weit im Vordergrunde, und die Beherbergung ist nur die notwendige Begleiterscheinung der Beförderung. Schließlich finden auf das Reisegepäck, selbst das in der Kabine untergebrachte, die strengeren Grundsätze der Verfrachterhaftung (s. u.) Anwendung, während andererseits auch für Kostbarkeiten u. dgl. das HGB eine ausdrückliche Bestimmung trifft, nämlich die, daß der Verfrachter nur haftet, wenn diese Art oder der Wert der Güter bei der Uebergabe dem Schiffer oder dem dazu bestellten Dritten angegeben worden ist (§ 673 II i. d. F. d. G. vom 10. 8. 1937).

Für das aufgegebene Reisegepäck haftet der Beförderer wie ein Verfrachter bei der Güterbeförderung. Diese Haftung ist gegenüber der bisherigen Verschuldenshaftung mit umgekehrter Beweislast (§§ 673, 606 HGB a. F.) geändert durch das G vom 10. 8. 1937;[12]) durch dies G wird u. a. die deutsche Verfrachterhaftung dem internationalen Rechtszustand angenähert, wie er durch die Aufnahme der Haager Regeln von 1921 in das Recht der meisten schiffahrttreibenden Länder entstanden ist. Das G soll jedoch nach seiner Begründung erst dann durch den RMdJ (Art. 5 d. G.) in Kraft gesetzt werden, wenn auch die skandinavischen Staaten die bevorstehende Uebernahme der Haager Regeln durchführen; der Grund hierfür sind die lebhaften Schiffahrtsbeziehungen Deutschlands mit den skandinavischen Staaten.

Nach dem G vom 10. 8. 1937 haftet der Verfrachter nicht mehr für sogenanntes nautisches Verschulden seiner Leute und der Schiffsbesatzung, d. h. für schuldhaftes Verhalten bei der Führung oder

---

11) Für Gastwirtshaftung in beiden Fällen: Oertmann § 701, 1 c; gegen Gastwirtshaftung: Planck, Vorbem. II 4 b vor § 701; Staudinger § 701, I 2 a γ; RGR § 701, 1; OLG Hamburg HansGZ 1905, S. 126.

12) G zur Aenderung von Vorschriften des HGB über das Seefrachtrecht, RGBl I 891. Amtliche Begründung des G im Reichsanzeiger Nr. 186 vom 14. 8. 1937. Dazu Lindenmaier, Das G usw., ZADR 1937, 530.

sonstigen Bedienung des Schiffes (§ 607 II n. F.).[13]) Für nautisches Verschulden haftet also nur noch die schuldige Person der Besatzung selbst. Der Verfrachter haftet für Verschulden bei der Lieferung eines nicht see- und ladungstüchtigen Schiffes (§ 559 n. F.) und für sogenanntes kommerzielles Verschulden, d. i. unsorgfältige Behandlung der Güter im weitesten Sinne.[14])[15]) Die Haftung des Verfrachters für die Besatzung erstreckt sich nicht nur auf deren Verschulden bei der Ausführung (wie § 278 BGB), sondern auch bei Gelegenheit der Beförderung. Nicht zu vertreten hat der Befrachter Gefahren oder Unfälle der See, kriegerische Ereignisse und die sonstigen in § 608 noch aufgezählten Umstände sowie Verschulden seiner Leute bei Feuer (§ 607 II).

Für Kostbarkeiten, Kunstgegenstände, Geld und Wertpapiere haftet der Verfrachter nur, wenn diese Eigenschaft des Gutes oder sein Wert dem Schiffer oder dem dazu bestellten Dritten bei der Uebergabe angezeigt worden ist (§ 673 II S. 2 n. F.).

Wer Schadensersatz verlangt, braucht nur zu beweisen, daß der Schaden während der Beförderung (zwischen Annahme und Ablieferung des Guts) entstanden ist, während der Verfrachter den Mangel eines Verschuldens zu beweisen hat. Der Ersatzberechtigte hat Verlust oder Beschädigung der Güter binnen 3 Tagen nach der Auslieferung dem Verfrachter oder seinem Vertreter im Löschungshafen anzuzeigen, widrigenfalls die Beweislast für das Verschulden auf ihn übergeht (§ 611). Wird der Ersatzanspruch nicht binnen eines Jahres geltend gemacht, so erlischt jede Haftung des Verfrachters (§ 612).

Die Begrenzung der Haftung auf einen Höchstbetrag von 1250 RM für jede Packung oder Einheit (§ 660) gilt nicht für Passagiergepäck, da § 660 in § 673 nicht rezipiert ist. Ebensowenig gilt leider für Reisegepäck das weitgehende Freizeichnungsverbot des § 662, das nur die Fälle, wo ein Konnossement ausgestellt ist, ergreift.

c) Freizeichnung.

Eine Freizeichnung ist im Seerecht in allergrößtem Maßstabe üblich. Es wird im allgemeinen jegliche Haftung bis auf eine beschränkte Reisegepäckhaftung ausgeschlossen. So befindet sich in den Beförderungsbestimmungen des Norddeutschen Lloyd folgende Klausel:

„Der Norddeutsche Lloyd übernimmt keine Verantwortung für

13) Im selben Umfang wie der Verfrachter ist auch der Reeder, der nach § 485 für die Schiffsbesatzung haftet, von der Haftung befreit (§ 485, S. 2 n. F.).

14) Lindenmaier, aaO., S. 531.

15) Die Trennung von nautischem und kommerziellem Verschulden erfolgte zuerst im Harter Act der USA von 1893.

1. irgendwelche Ereignisse oder Maßregeln, insbes. nicht für die nachstehend genannten und auch nicht für irgendeinen Verlust, Schaden oder Nachteil, der dem Passagier durch Beschädigung an seiner Person usw. entstehen könnte;

2. frühere oder spätere Ankunft oder Abfahrt der Schiffe, einerlei, auf welche Umstände zurückzuführen;

3. etwaige Gefahren, die auf Vorsatz, Fahrlässigkeit, Unaufmerksamkeit, Fehler oder Irrtum seitens des Führers, der Offiziere und Ingenieure, des seemännischen oder des übrigen Teils der Besatzung zurückzuführen sind;

4. Uebergang nach oder von einem andern Fahrzeug, Beförderung mit einem andern Fahrzeug nach oder von dem Dampfer, von oder an Land oder von oder nach einem andern Schiffe;

5. Explosionen oder Feuer an Bord auf hoher See, im Hafen, an Bord des Einschiffungs- oder Landungsfahrzeugs, gleichviel welcher Art, oder an Kesseln, Maschinen und Zubehör oder an den übrigen Schiffsteilen;

6. Kollision oder Strandung oder irgendwelche Gefahren der See, der Flüsse und Seen, gleichviel welcher Natur oder welchen Ursprungs;

7. sanitäre Bestimmungen oder Vorsichtsmaßregeln, die von den in Frage kommenden Behörden oder dem Schiffskommando erlassen werden, auch wenn dadurch die Einschiffung oder Landung verhindert wird;

8. betrügerische oder andere gesetzwidrige Handlungen irgendeiner Person der Besatzung oder unerledigte Privataufträge oder Besorgungen einer dazu unbefugten Person der Besatzung;

9. Beschädigung durch Regen, Ungeziefer usw., Streik, Arbeiterunruhen oder dergleichen oder Krieg."

Noch umfangreicher ist die Klausel der Deutschen Afrika-Linien; während die Hamburg-Amerika-Linie (Ueberfahrtsbedingungen für Mittel- und Südamerika) sich folgender knapper Klausel bedient:

„Die Gesellschaft ist nicht haftbar für Unglücksfälle oder irgendwelche sonstige Schäden, die den Passagieren oder deren Eigentum während der Reise zustoßen sollten."

Die einzige Haftung, die die Gesellschaften anerkennen, ist eine Haftung für Reisegepäck bis zu einer Höchstgrenze, die im Höchstfalle (in der Kajüte der großen Schiffe) 100 Dollar pro Person beträgt. Aber auch diese Haftung wird für den Reisenden in der Regel (Norddeutscher Lloyd, Deutsche Afrika-Linien) dadurch wertlos gemacht, daß die Gesellschaften die Beweislast, die das HGB ihnen auferlegt, wieder auf den Reisenden zurückschieben; der Reisende wird aber ein Verschulden nur in den seltensten Fällen nachweisen können. Für die Sachen, die der Reisende in seiner Obhut behält,

also auch das in der Kabine untergebrachte Reisegepäck, wird jede Haftung ausgeschlossen, ebenso für Geld und Wertsachen, sogar solche, die der Reisende gemäß den Ueberfahrtsbedingungen dem Zahlmeister gegen schriftliche Empfangsbestätigung zur Aufbewahrung übergeben hatte!

Schadensersatzforderungen wegen fehlenden oder beschädigten Gepäcks sind spätestens nach Ankunft am Bestimmungsorte sofort zu melden, bei der Hamburg-Amerika-Linie, die sich überhaupt durch eine geringere Schärfe ihrer Bedingungen auszeichnet, spätestens binnen 30 Tagen nach Ankunft; andernfalls geht der Reisende seiner Ansprüche verlustig.

Zum Ersatz der fehlenden Haftungsansprüche wird dem Reisenden eine ausreichende Versicherung des gesamten Gepäcks sowie eine Unfallversicherung empfohlen und vermittelt, auf seine Kosten, im Gegensatz zu Post und Lufthansa.

Die geschilderten Freizeichnungsklauseln sind nach geltendem Recht gültig und werden auch von der Rechtsprechung mit den unten erwähnten Maßgaben als gültig angesehen, sofern sie genügend veröffentlicht sind, z. B. dem Reisenden bei Vertragsschluß ein Exemplar der Beförderungsbedingungen übergeben wird. Zu einer Klausel „Die Reisenden nehmen das Risiko der Ueberfahrt auf sich" hatte das RG bemerkt, daß nicht zu erkennen sei, was damit gemeint sei, und daß diese Unklarheit zu Lasten der Gesellschaft gehe;[16]) die heutigen Freizeichnungsklauseln lassen es jedoch an Deutlichkeit nicht fehlen, sodaß auch diesem Erfordernis Genüge geschehen ist.

Verboten ist die Freizeichnung von eigenem Vorsatz des Unternehmers, d. h. bei einer AG. der Organe und verfassungsmäßigen Vertreter (§ 276 II BGB). Als nicht gültig wird ferner von der Rechtsprechung die Freizeichnung von eigenem Verschulden und Verschulden der leitenden Angestellten angesehen, wenn ein Monopolmißbrauch vorliegt. Diese Rechtsprechung, die sich auf dem Gebiete des Speditionsrechts entwickelte [17]) und auch auf die Güterbeförderung, vor allem in der Binnenschiffahrt, mehrfach angewandt wurde,[18]) muß sich auch auf die Personenbeförderung zur See beziehen. Danach verstößt die Freizeichnung von eigenem Verschulden (Vorsatz und Fahrlässigkeit) und Verschulden der leitenden Angestellten dann gegen die guten Sitten und ist nach § 138 I BGB nichtig, wenn ein Monopol vorliegt; dies ist auch in der Personenbeförderung zumeist der Fall, denn das Vorhandensein eines absoluten Monopols ist nicht nötig; es genügt solche wirtschaftliche

16) RGZ 116, 213 = EE 46, 403.
17) RGZ 103, 82; 106, 386.
18) RG in HansRGZ 1929 B, 597; OLG Hamburg HansRGZ 1929 B, 20; 1933 B, 116.

Machtstellung der Unternehmen, daß sie in der Lage sind, dem Verkehr einseitig den Vertragsinhalt vorzuschreiben.[19]) Leitender Angestellter ist, wer Unternehmerfunktionen ausübt; der Kapitän ist niemals leitender Angestellter.[20])

d) Reform des Seehaftungsrechts.

Für die Zukunft ist unbedingt ein weitergehendes Verbot der Freizeichnung zu fordern. Der Seebeförderer darf die Verschuldenshaftung, die ihm das Gesetz nur auferlegt, nicht ausschließen. Er muß auch für das Verschulden nicht leitender Angestellter, das ja in der Praxis die größere Rolle spielt, haften. Jede Freizeichnung widerspricht unserem heutigen Rechtsdenken und hat das Anrüchige einer Gesetzesumgehung an sich; wenn der Gesetzgeber Haftungsnormen aufstellt, dann müssen sie nicht nur auf dem Papier stehen, sondern auch befolgt werden. In den Fällen, wo eine ganz besonders strenge Haftung vorgeschrieben ist, wie im LVG, ist eine Freizeichnung eher zu entschuldigen. Der Seebeförderer unterliegt jedoch nur einer Verschuldenshaftung. — Ein Freizeichnungsverbot findet sich im japanischen HGB[21]) (§§ 592, 639), das den Ausschluß der Haftung für solche Schäden verbietet, die „durch eigenes Verschulden, durch Böswilligkeit oder grobe Fahrlässigkeit der Schiffsmannschaft oder anderer Angestellter oder durch die mangelhafte Seetüchtigkeit des Schiffes verursacht" sind.

Darüber hinaus ist zu erwägen, ob nicht auch im Seerecht die Gefährdungshaftung eingeführt werden soll, die wir bei den meisten Verkehrszweigen haben. Im ADHGB bestand bereits eine Gefährdungshaftung für Sachbeförderung (§§ 607, 674). Sie für Personen- und Sachschäden einzuführen, wäre berechtigt. Eine Gefährdungshaftung ist überall dort am Platze, wo der einzelne angewiesen ist, sich eines bestimmten Verkehrsmittels zu bedienen.[22]) Dies ist in der Seeschiffahrt der Fall, mehr noch als auf dem Lande, wo meist mehrere verschiedene Verkehrsmittel zur Auswahl stehen. Ebenso ist der Einzelne auf den Kraftfahrzeugverkehr angewiesen, weshalb wir auch dort die Gefährdungshaftung für Insassen vorgeschlagen haben. Daß die Haftung durch Höchstsummen zu begrenzen sein würde (wie bei jeder Gefährdungshaftung), über die hinaus nur bei Verschulden gehaftet würde, versteht sich, ebenso, daß der vertragsmäßige Ausschluß der Haftung verboten werden müßte. Wenn diese Haftung auch für die Reedereien eine erhebliche Mehrbelastung dar-

---

19) Domine, Grenzen der Freizeichnung im Seerecht, 1934 (nur Güterbeförderung), S. 54.
20) RGZ 120, 45; Prölss, HansRGZ 1932 A, 147.
21) I. d. F. des G vom 2. 5. 1911, deutsch von Vogt, 2. Aufl. 1927.
22) Meyer JW 1928, 2312; er würde deshalb eine über Verschulden hinausgehende Haftung des Unternehmers im Seerecht verständlich finden.

stellen würde, so ist dem entgegenzuhalten, daß es für die Hinterbliebenen der etwa ertrunkenen Passagiere den wirtschaftlichen Ruin und mehr darstellen kann, wenn sie beim Tod ihres Ernährers ohne Entschädigungsansprüche bleiben, wie es heute der Fall ist.

e) Ausländische Haftpflichtbestimmungen.

In **England** gilt dasselbe wie bei allen Beförderungsarten; der shipowner haftet für negligence, bezüglich des Gepäcks bis zu act of God, soweit nichts anderes vereinbart ist. Doch besteht eine Haftungsbeschränkung, wenn der Schaden ohne „actual fault or privity" des shipowners entstanden ist; dann haftet er für Personenschäden bis zu 15 Pfund, für Sachschäden bis zu 8 Pfund pro Tonne des Schiffes.[23]) Die Haftung ist ausgeschlossen bei Feuer und an gewisse Voraussetzungen geknüpft für Wertsachen. — Wegen seiner Frachtforderung hat der Reeder ein Pfandrecht am beförderten Gut, das maritime lien,[24]) für dessen Bestand Besitz des Retentionsberechtigten nicht nötig ist.

In den Ländern des romanischen Rechts sind die Bestimmungen der Handelsgesetzbücher über Personenbeförderung zur See ebenso spärlich oder noch spärlicher als im deutschen HGB; für die Haftung gilt das allgemeine Recht, also in **Frankreich** bei Personenbeförderung die Verschuldenshaftung mit umgekehrter Beweislast (Art. 1147 code civil), für beförderte Sachen bis zum Zufall und zur höheren Gewalt (Art. 1784 code civil, Art. 103 code de commerce); das Freizeichnungsverbot des Art. 103 III code de commerce gilt nicht für den Seetransport.[25])

In der Frage der Haftung für Güter ist durch die **Haager Regeln** eine weitgehende Uebereinstimmung im internationalen Seerecht erzielt. Dem Brüsseler Internationalen Uebereinkommen zur einheitlichen Feststellung von Regeln über Konnossemente vom 25. 8. 1924, das die Haager Regeln enthält und auch die Haftung regelt, sind die meisten schiffahrttreibenden Staaten beigetreten. Der Beitritt erfolgte durch Uebernahme des Abkommens im Wege der Ratifizierung oder auch ohne solche durch Einarbeitung des Inhalts in das nationale Recht. Den letzteren Weg gingen Großbritannien durch The Carriage of Goods by Sea Act von 1924,[26]) die Niederlande 1926, Belgien 1928, USA durch The Act relating to the carriage of goods by sea von 1936. Frankreich hat das Abkommen am 4. 1. 1937 ratifiziert. Auch Italien und die skandinavischen Staaten

---

23) Merchant Shipping Act, 1894, s. 503, 502.
24) Heymann in Holtzendorff-Kohlers Enzyklopädie der Rechtswissenschaft 2. Bd., S. 303.
25) Heinsheimer, Code civil, S. 603.
26) Das G gilt nur für Schiffe, die von englischen oder nordirischen Häfen auslaufen; im übrigen gilt nur der Merchant Shipping Act von 1894.

haben das Abkommen ratifiziert; seine Uebernahme in ihre nationale Gesetzgebung steht bevor und soll in den 4 skandinavischen Staaten zum 1. 1. 1938 erfolgen. Ist sie erfolgt, so wird auch Deutschland das Abkommen ratifizieren und das G vom 10. 8. 1937 in Kraft setzen (s. o. S. 142 f.); über den Inhalt des Abkommens s. dort. Damit ist die Vereinheitlichung eines wichtigen Punktes des Seerechts erreicht.

II. Binnenschiffahrt.

1. Der Beförderungsvertrag in der Binnenschiffahrt.

Der Beförderungsvertrag in der Binnenschiffahrt unterliegt als Werkvertrag dem BGB; wenn er Handelsgeschäft ist, d. h. mit einer Beförderungs„anstalt" abgeschlossen ist (nur diese sind nach § 1 II Z. 5 HGB Kaufmann), gelten für ihn die allgemeinen Bestimmungen des HGB. Eine Sonderregelung findet sich jedoch im HGB nicht, vielmehr im G über die privatrechtlichen Verhältnisse der Binnenschiffahrt vom 15. 6. 1895[27]) (BinnschG), das am 20. 5. 1898 in neuer Fassung bekanntgemacht worden ist.[28]) Das BinnschG enthält über die Personenbeförderung nur wenige Vorschriften. Sie gelten nicht für Schiffsbetriebe im Anschluß an den Eisenbahnverkehr, wie die Bodenseedampfschiffahrt (§ 131 III).

2. Kontrahierungszwang und Vertragsschluß.

Ein Kontrahierungszwang besteht ebensowenig wie im Seerecht. Der Vertragsschluß ist formlos. Im allgemeinen werden Fahrscheine ausgegeben, die Quittung und Beweisurkunde über die erfolgte Zahlung darstellen. Die Einrichtung der Rücktrittsmöglichkeit gegen Zahlung der Fautfracht besteht hier nicht.

Während der Binnenschiffahrtsunternehmer in der Gestaltung seiner Tarife bisher völlig frei war, besteht jetzt auch hier eine Bindung; die durch Teil III der sog. AnpassungsVO des RPr vom 23. 12. 1931[29]) gebildeten Frachtenausschüsse, die unter Aufsicht des Reiches die Frachten festsetzen und auch heute noch als öffentlichrechtliche Körperschaften neben der Reichsverkehrsgruppe Binnenschiffahrt als Marktregelungsorgane fortbestehen,[30]) bestimmen neuerdings auch die Fahrpreise in der Fahrgastschiffahrt.

3. Gepäck.

Die Mitnahme kleinerer Stücke als Handgepäck ist im allgemeinen frei. Einzelne Unternehmen befördern auch Reisegepäck;

27) RGBl 301.
28) RGBl 868.
29) RGBl I 783.
30) S. dazu Schreiber, Ztschr. für Binnenschiffahrt, 1937, 75.

so muß bei der Köln-Düsseldorfer Rheindampfschiffahrt größeres, sowie das über 25 kg wiegende Gepäck aufgegeben werden; für Gegenstände, die nicht als persönliches Reisegepäck anzusehen sind, werden doppelte Gepäcksätze erhoben.

An dem aufgegebenen Reisegepäck (nicht am Handgepäck und den sonstigen Sachen, wie im Seerecht) hat der Beförderer ein Pfandrecht wegen des „Frachtgeldes", womit nur die Gepäckfracht gemeint sein kann (§ 77 BinnschG).[31]) Das Pfandrecht besteht, wie im Seerecht, nur solange das Gepäck zurückbehalten oder hinterlegt ist.

4. Haftung.

a) Haftung für Personenschaden.

Die Haftung für Personenschaden ist dieselbe wie im Seerecht; es bestehen vertragliche und deliktische Ansprüche. Der Schiffseigner haftet ebenso wie der Reeder nach § 485 HGB ohne Exkulpationsmöglichkeit für das Verschulden der Schiffsbesatzung in Ausführung ihrer Dienstverrichtungen (§ 3 BinnschG); er haftet ferner nach § 278 BGB für sonstige Erfüllungsgehilfen.

Der Beförderer, der gleichzeitig Schiffseigner ist, haftet nur mit Schiff und Fracht. Bei eigenem Verschulden (§ 831 BGB) haftet er unbeschränkt mit der Möglichkeit des Exkulpationsbeweises.[32]) Ueber die Umkehrung der Beweislast gilt dasselbe wie im Seerecht.

b) Haftung für Sachschäden.

Für Handgepäck besteht keine besondere Haftung, dagegen haftet der Schiffseigner für aufgegebenes Reisegepäck ebenso wie ein Frachtführer (§ 77 BinnschG), also für Verschulden bei umgekehrter Beweislast (§ 58). Auch hier haftet der Schiffseigner-Beförderer nur mit Schiff und Fracht.

c) Freizeichnung.

Auch bei der Binnenschiffahrt begegnen wir Freizeichnungsklauseln, wenn auch nur in wesentlich beschränkterem Umfange als im Seerecht. So begrenzt die Stern- und Kreisschiffahrt (Berlin) ihre Haftpflicht auf 200 000 RM für Personenbeschädigung und 30 000 RM für Sachbeschädigung pro Schadenereignis. Die Köln-Düsseldorfer Rheindampfschiffahrt schließt die Haftung für Schäden aus, die sich Fahrgäste „während des Ein- oder Aussteigens oder sonst an den Einrichtungen oder Vorbauten der Landebrükken zuziehen". Für Reisegepäck begrenzt sie die Haftung auf 100

31) A. A. Mittelstein, S. 314, der das Fahrgeld mit darunter versteht.
32) RGZ 151, 296 f.

RM je Gepäckstück, bzw. je angefangene 25 kg, für Handgepäck und Wertgegenstände schließt sie die Haftung ganz aus.

Ueber die Gültigkeit dieser Freizeichnungsklauseln gilt das beim Seerecht Gesagte. Auf ordnungsmäßige Bekanntmachung ist Wert zu legen; Aushang in einem nur ausnahmsweise benutzten Warteraum genügt nicht.[33])

Bezüglich der Reform des Haftpflichtrechts gilt dasselbe wie beim Seerecht.

33) LG Dresden in EE 57, 201.

Sachverzeichnis.

Anhalt: 28, 96.
Ausflugswagen: 58 ff., 63, 113 f.
Auswanderung: 79 f., 139.

Baden: 4 f., 7, 12, 21, 28, 30, 42.
Bahn des allgemeinen Verkehrs: 3, 11 f., 18, 20, 22 f., 26, 29, 86.
Bayern: 4 f., 7, 12, 21, 27 f., 39, 96 f.
Bedürfnisfrage: 30, 53, 55, 57 f., 60 f., 69.
Beförderungsbedingungen: 30, 37, 55, 63, 69, 74 f., 86, 89, 98, 118, 121 f., 126, 129, 132 f., 138, 143 ff., 149.
Beförderungssteuer: 11, 49, 103, 114.
Berliner Verkehrsgesellschaft: 34, 88 f., 115, 118.
Betriebsgefahr, erhöhte: 112.
Betriebspflicht: 10 f., 19, 23 f., 30 f., 34, 36, 47, 52, 54 f., 87.
Bodenseeschiffahrt: 11 f., 81, 83, 148.
Braunschweig: 3, 25, 96.
Bremen: 96 f.

Common carrier: 87, 98, 118, 122, 135.

Danzig: 66, 73.
Deruluft: 67 f., 71 f.
Deutsche Lufthansa: 67 f., 72, 74, 121 ff., 126 f., 129, 132 f.
Deutsche Luftreederei: 71, 73.
Deutscher Aerolloyd: 71.
Deutsche Reichsbahngesellschaft: 6 ff., 38, 40.
Deutsche Verkehrsflug AG.: 67, 72.
Deutsche Zeppelinreederei: 67 f., 74, 123, 133.
Droschke: 56 ff., 60, 62 ff., 113 f.

Eisenbahnaufsicht: 4, 12, 16 ff., 23, 30.
Eisenbahnmonopol: 11, 20.
Eisenbahnverkehrsordnung: 17, 23, 85 ff., 95, 113.
England: 98, 118, 122, 130 f., 135 f., 147.

Fahrkarte (-schein): 87 f., 109, 114, 123, 139, 148.
Fahrplan: 23, 50 f., 54, 63.
Fautfracht: 123, 139, 148.
Flaggenführung: 77, 82.
Flugschein: 122 f., 131.
Frankreich: 99, 119, 136, 147.
Fuhrwerk: 32, 38, 57 f., 116.

Gastwirtshaftung: 102 ff., 141 f.
Gelegenheitsverkehr: 38 f., 41 f., 44 f., 56 ff., 66 ff., 75, 113, 115.
Generaldirektor der Deutschen Reichsbahn: 7, 11, 13 ff.
Gepäckschein: 89 f., 110, 123, 131.
Gewerbeordnung: 9, 19, 21, 28 f., 41, 44, 46, 56 f., 63 f., 78, 80, 82.
Gewerbsmäßigkeit: 45, 48.
Großbahn: 3, 22, 26, 28, 86, 95 f.

Haager Regeln: 142, 147 f.
Haffschiffahrt: 75.
Haftpflichtversicherung: 47, 55 ff., 63, 69, 118 ff., 125.
Hamburg-Amerika-Linie: 76, 138 f., 144 f.

Hauptbahn: 3, 17, 20.
Hessen: 4 f., 21 f., 96.
Heuervertrag: 79.
Hoch- und Untergrundbahn: 26, 32 f.
Höhere Gewalt: 93, 95 f., 106, 111, 120, 124, 136.
Hotelwagen: 50.

Iata: 73, 132 f.
Internationale Schlafwagengesellschaft: 18 f., 101, 106.
Italien: 120, 137, 147.

Junkers-Luftverkehr: 71.

Kaufmannseigenschaft: 9, 38, 68 f., 76, 81, 85, 109, 112, 121, 148.
Kleinbahn: 3, 11, 18, 22, 26 ff., 33, 86 ff., 95 f.
Kontrahierungszwang: 11, 23, 86 f., 108, 113 f., 121 f., 138, 148.
Konzession: 21 ff., 29, 80, 96, 103.
Küstenschiffahrt: 75 f., 78, 138.

Linienverkehr: 38 ff., 59, 66 f., 71 ff., 113.
Lübeck: 20, 25, 96 f.
Luftamt: 65, 69, 71.
Luftschiff: 67, 71, 73 f., 123, 133.

Mecklenburg: 5, 12, 27 f., 96.
Mietwagen: 58, 60 f., 63, 113 f.
Mitropa: 18 f., 101 ff.

Nebenbahn: 3, 17, 20, 26, 88.
Neuaufbaugesetz: 7, 21 f., 31.
Niederlande: 19, 73, 135, 147.
Norddeutscher Lloyd: 76, 139, 143 f.

Oeffentlichkeit des Verkehrs: 50, 60, 87, 113, 121.
Oesterreich: 12, 18, 66, 100, 117 ff., 137.
Oldenburg: 4 f., 21, 28.
Ortsverkehr: 26, 32, 37, 41, 45, 49, 51, 57.

PBG: 3, 8, 26, 32 ff., 40 ff., 44, 47 ff., 86 f., 98, 113, 118.
Pferdebahn: 28 f., 33.
Polen: 19, 122, 137.
Preußen: 4 f., 7, 11, 21 ff., 32, 69, 91, 95 ff.
Privateisenbahn: 3, 11, 19, 20 ff., 33, 86, 96.

Reichsautobahn: 43, 113 ff.
Reichsbahn: 3 ff., 22, 26, 33 ff., 38 ff., 51, 53 f., 62, 81 f., 85, 96 f., 106 f., 112 ff.
Reichsbahngericht: 17 f.
Reichsbahngesetz: 6 ff., 23, 29.
Reichseisenbahnamt: 4, 23.
Reichseisenbahnvermögen: 10 f., 17.
Reichshaftpflichtgesetz: 32, 92 ff., 96 ff., 100, 105 ff., 115.
Reichsluftamt: 64, 66.
Reichsluftfahrtminister (ium): 64, 68 ff., 74 f.
Reichspost: 10, 38 ff., 44, 51, 54, 62, 107 ff.
Reichspostminister (ium): 7, 14, 38 ff., 44.
Reichsregierung: 7, 11 ff., 82.

Reichsverfassung: 4 f., 11, 20, 22 f., 25, 56, 110.
Reichsverkehrsminister (ium): 6 f., 9, 11 ff., 20, 22 ff., 29 ff., 35 ff., 40 ff., 44, 53 ff., 62 ff., 76, 86, 95.
Rentabilität: 11, 25, 72 ff.
Rheinschiffahrt: 81 ff., 149.
Rundflug: 67 f., 133 f.
Rußland: 27, 136.

Sachsen: 4 f., 7, 20 f., 27 f., 42.
Schiffsregister: 76 f., 82.
Schlafwagen: 18 f., 101 ff., 142.
Schweiz: 12, 19, 56, 100, 117 f., 120, 137.
Seeamt: 78.
Seemannsamt: 78 f., 138.
Seilbahn: 29 f., 92.
Skandinavien: 19, 142, 147 f.
Speisewagen: 18 f., 106 f.
Straßenbahn: 3, 26, 32 ff., 53, 86 ff., 92, 96, 98, 115, 117.
Subventionierung: 27, 72, 76.

Tarif: 12, 17 f., 23, 30, 37, 42, 45, 47, 55, 63, 86, 113, 148.
Thüringen: 96 f.
Trampschiffahrt: 75.
Transozeanluftverkehr: 68, 74.
Tschechoslovakei: 19, 93, 100, 120, 137.

Ueberlandwagenverkehr: 58 ff., 63, 113 f.
Unfallversicherung: 111 f., 127, 133, 145.
Ungarn: 137.
Unternehmen Deutsche Reichsbahn: 6, 10, 16.

Verschulden, mitwirkendes: 90 f., 94 ff., 101, 106, 111 f., 124, 130, 136.
Verschulden, nautisches: 130, 142 f.
Verspätungsschaden: 128 f., 132 ff.

Wegeunterhaltungspflichtige: 29, 34 ff., 54.
Werkverkehr: 50.
Wettbewerb, unbilliger: 35, 47, 53, 61.
Württemberg: 4 f., 7, 12, 21, 27 f., 96 f.

Zurücknahme der Genehmigung: 24, 31, 37, 55, 64, 69.
Zwangsvollstreckungsmaßnahmen: 24, 31, 70, 77, 82.

Arbeiten zum Handels-, Gewerbe- u. Landwirtschaftsrecht.

Herausgegeben von **Ernst Heymann.**

Nr. 58. **Ruge, H.,** Schlafwagenrecht auf der Grundlage des Personenbeförderungsvertrages im innerstaatlichen und zwischenstaatlichen Eisenbahnverkehr. VI, 68 S. u. Formularmuster 5.—.

Nr. 62. **Beiträge zum Wirtschaftsrecht.** In Verbindung mit vielen Mitarbeitern herausgegeben von **F. Klausing, H. C. Nipperdey, A. Nußbaum.** 2 Bde. (enth. 43 Beiträge) XII, 1453 S. (60.—) 30.—.

Nr. 63. **Schultze-von Lasaulx, H.-A.,** Beiträge zur Geschichte des Wertpapierrechts. VIII, 168 S. 7.50.

Nr. 64. **Matthes, Gottfried,** Das Recht des Kursmaklers. XX, 287 S. 9.50.

Nr. 65. **Neumeyer, Friedrich,** Patentgemeinschaften und deren Aufbau bei amerikanischen Industrieverbänden. X, 164 S. 6.—.

Nr. 66. **de Boor, Hans Otto,** Vom Wesen des Urheberrechts. Kritische Bemerkungen zum Entwurf eines Gesetzes über das Urheberrecht an Werken der Literatur, der Kunst und der Photographie. 139 S. 6.—.

Nr. 67. **Krause, Hermann,** Schweigen im Rechtsverkehr. XXII, 223 S. 9.—.

Nr. 68. **Siebert, Wolfgang,** Das rechtsgeschäftliche Treuhandverhältnis. XXXXII, 439 S. 16.50.

Nr. 69. **Würdinger, Hans,** Geschichte der Stellvertretung (agency) in England. 478 S. 20.—.

Nr. 70. **Minnigerode, Freiherr Heinrich von,** Das rechtliche Wesen der Dividendengewähr. 78 S. 3.50.

Nr. 71. **Langen, Arnold,** Die Wechselverbindlichkeit nach dem Gesetz vom 21. Juni 1933. X, 213 S. 7.50.

Nr. 72. **Siebert, Wolfgang,** Verwirkung und Unzulässigkeit der Rechtsausübung. XV, 259 S. 10.50.

Nr. 73. **Bünger, Karl,** Zivil- und Handelsgesetzbuch sowie Wechsel- und Scheckgesetz von China. 318 S. 20.—.

Nr. 74. **Großmann-Doerth, Hans,** Die Rechtsfolgen vertragswidriger Andienung. 211 S. 7.50.

Nr. 75. **Isele, H. G.,** Geschäftsbesorgung, Umrisse eines Systems. XIII, 175 S. 7.50.

Nr. 76. **Buchda, G.,** Geschichte u. Kritik d. deutschen Gesamthandlehre. XII, 320 S. 12.—.

Nr. 77. **Neu, Fritz,** Die Staatliche Zuständigkeit im Internationalen Privatrecht. VIII und 214 S. 7.50.

Nr. 78. **Röhl, Hellmut,** Das Recht der Personenbeförderung. XVI, 153 S. 6.—.

Nr. 79. **Luther, Dr. Gerhard,** Rangordnung der Pfandrechte und des kaufmännischen Zurückhaltungsrechts. Mit besonderer Berücksichtigung des Frachtrechts. etwa 4.—
Im Druck.

Buchdruckerei Hans Adler (E. Panzig & Söhne), Greifswald.